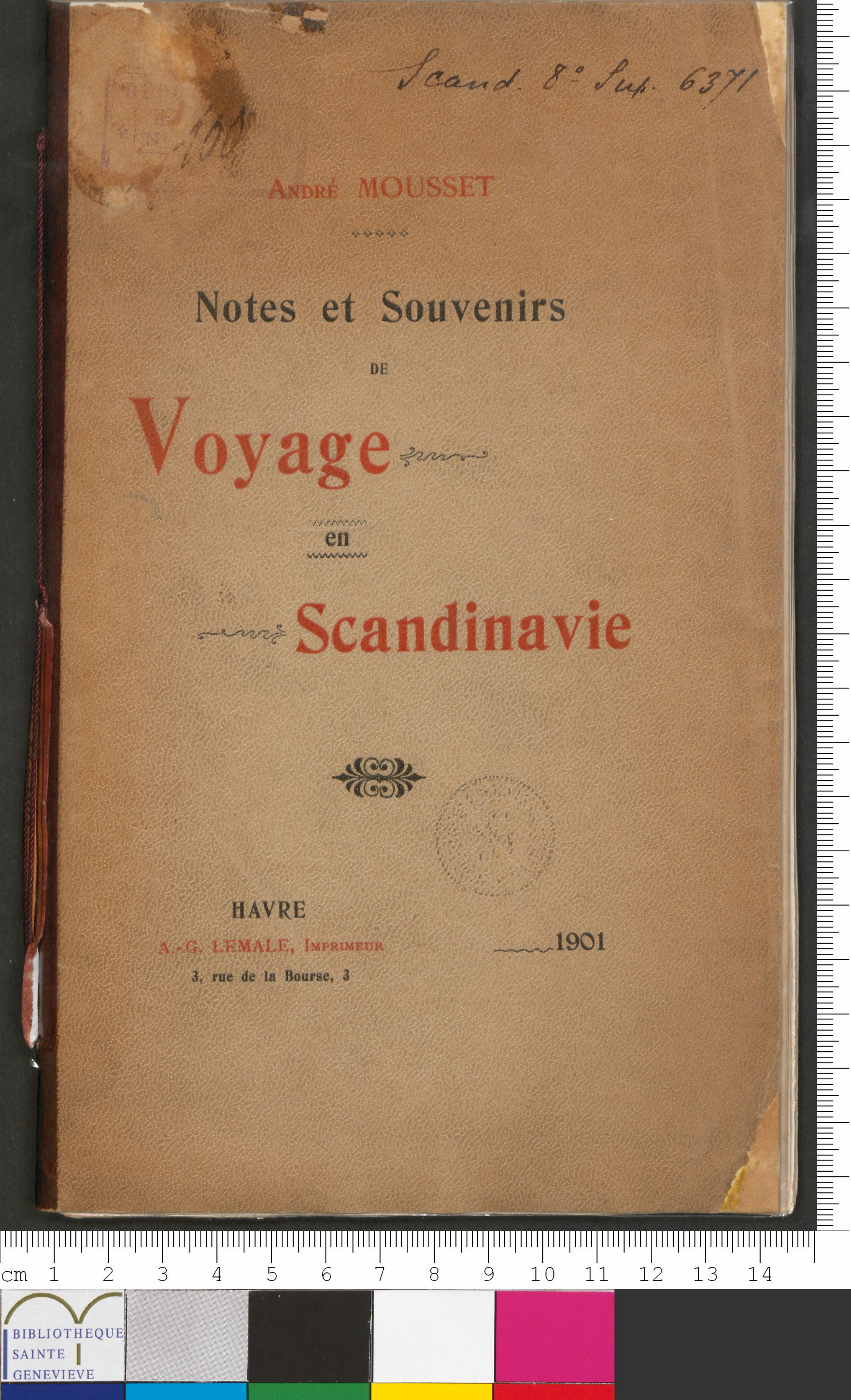
A. Mousset - Notes et Souvenirs



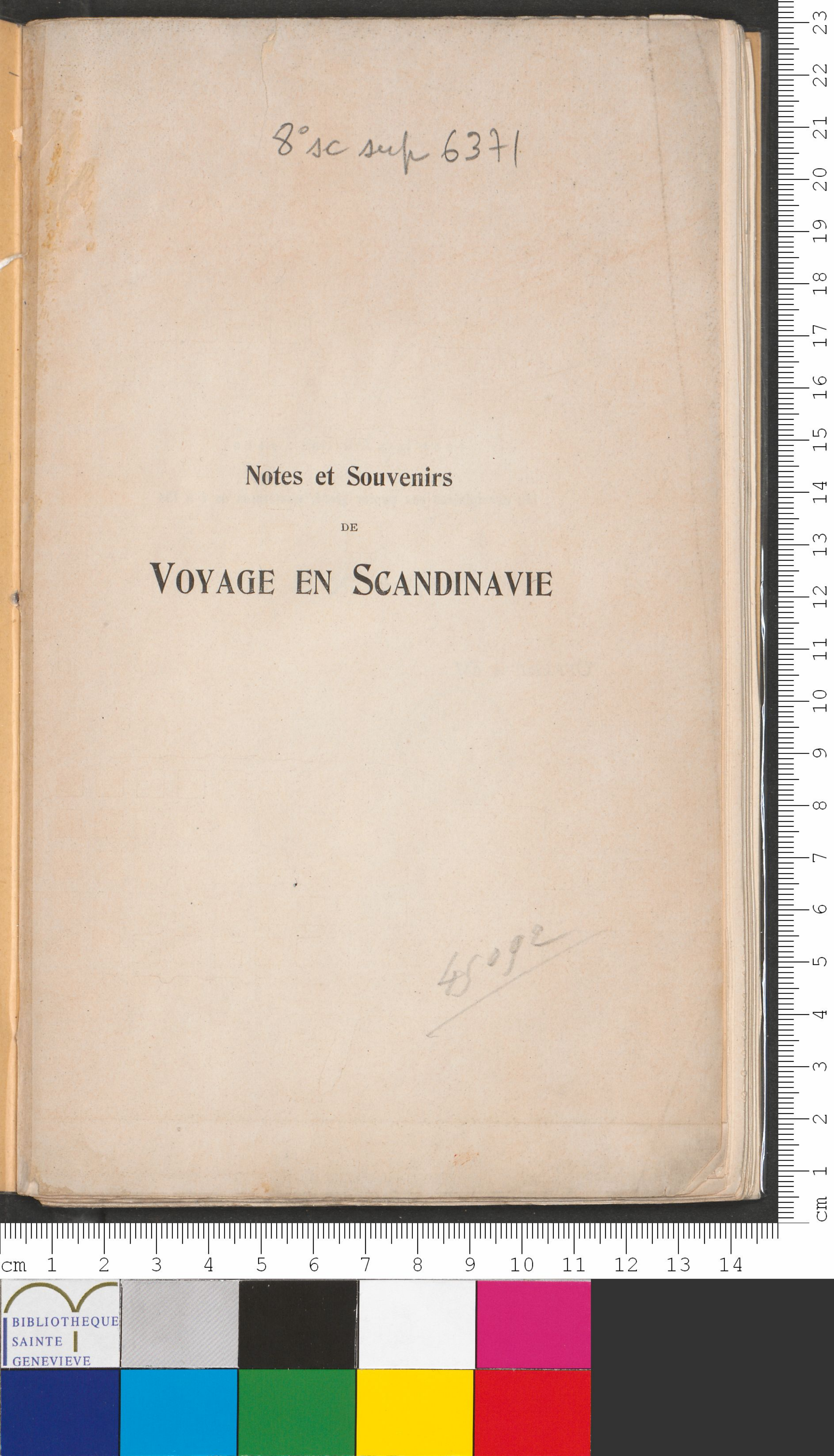


ANDRÉ MOUSSET

Notes et Souvenirs
DE
Voyage
en
Scandinavie

HAVRE
A.-G. LEMALE, IMPRIMEUR
3, rue de la Bourse, 3

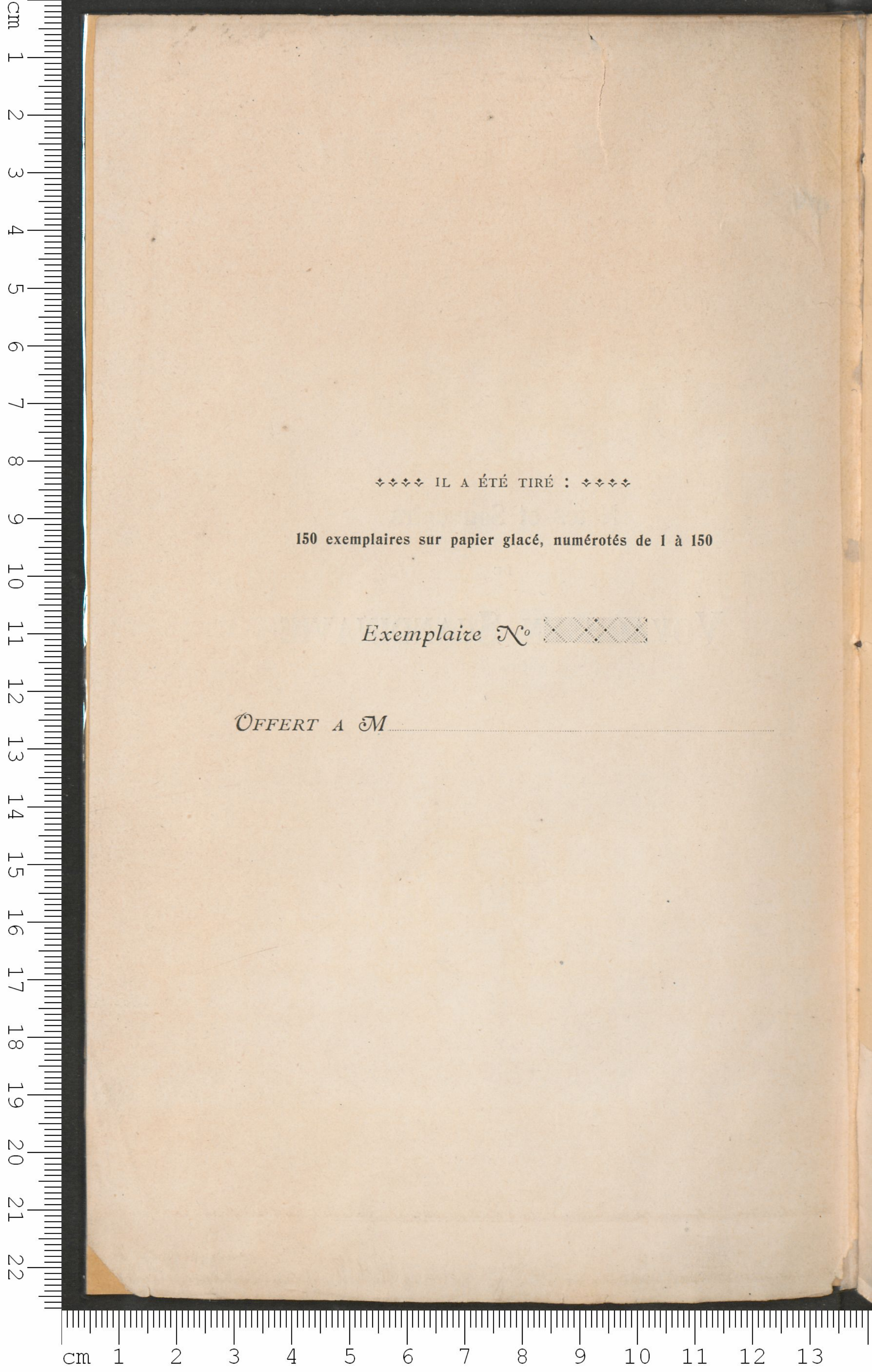
1901



Notes et Souvenirs

DE

VOYAGE EN SCANDINAVIE

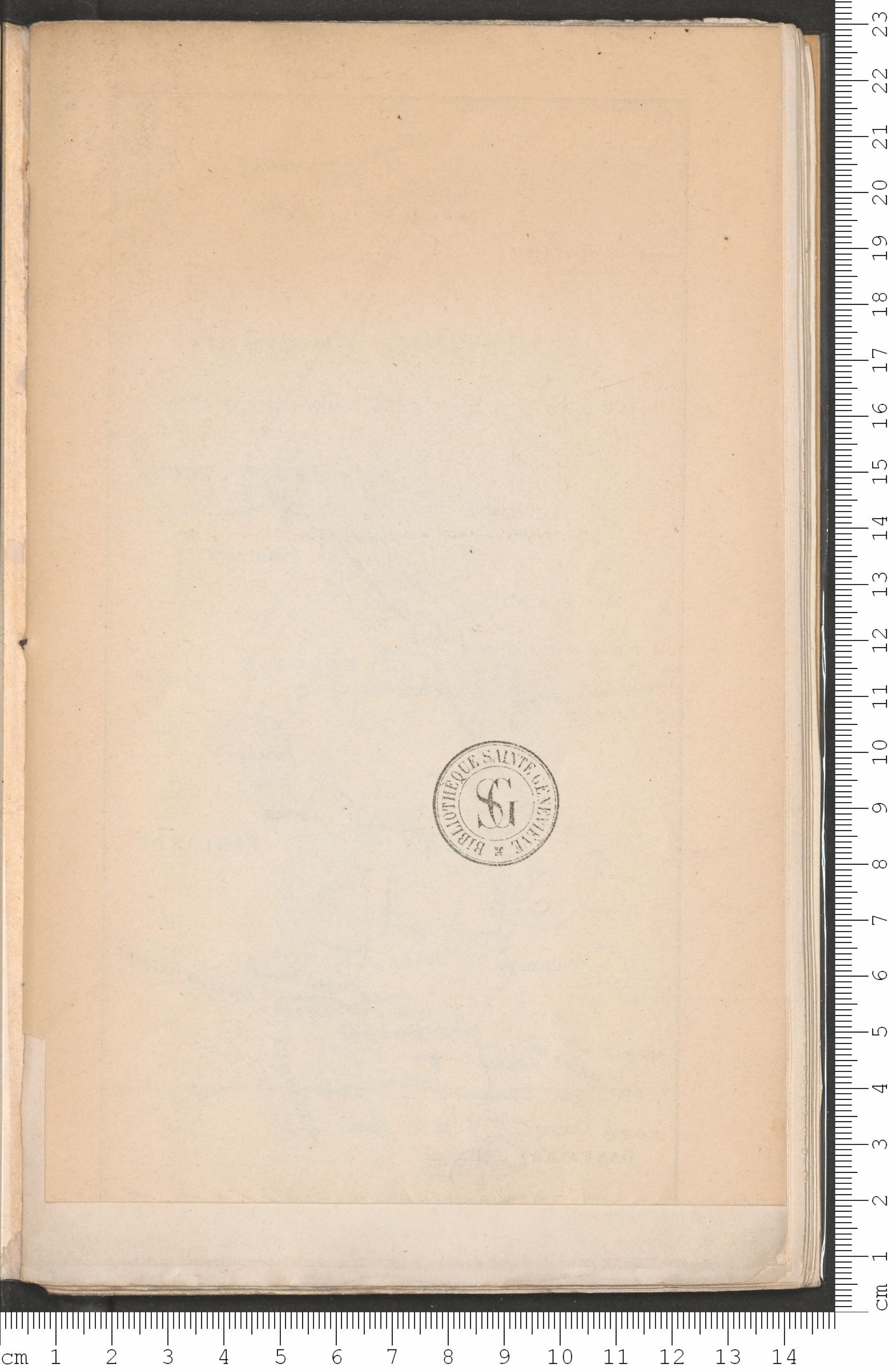


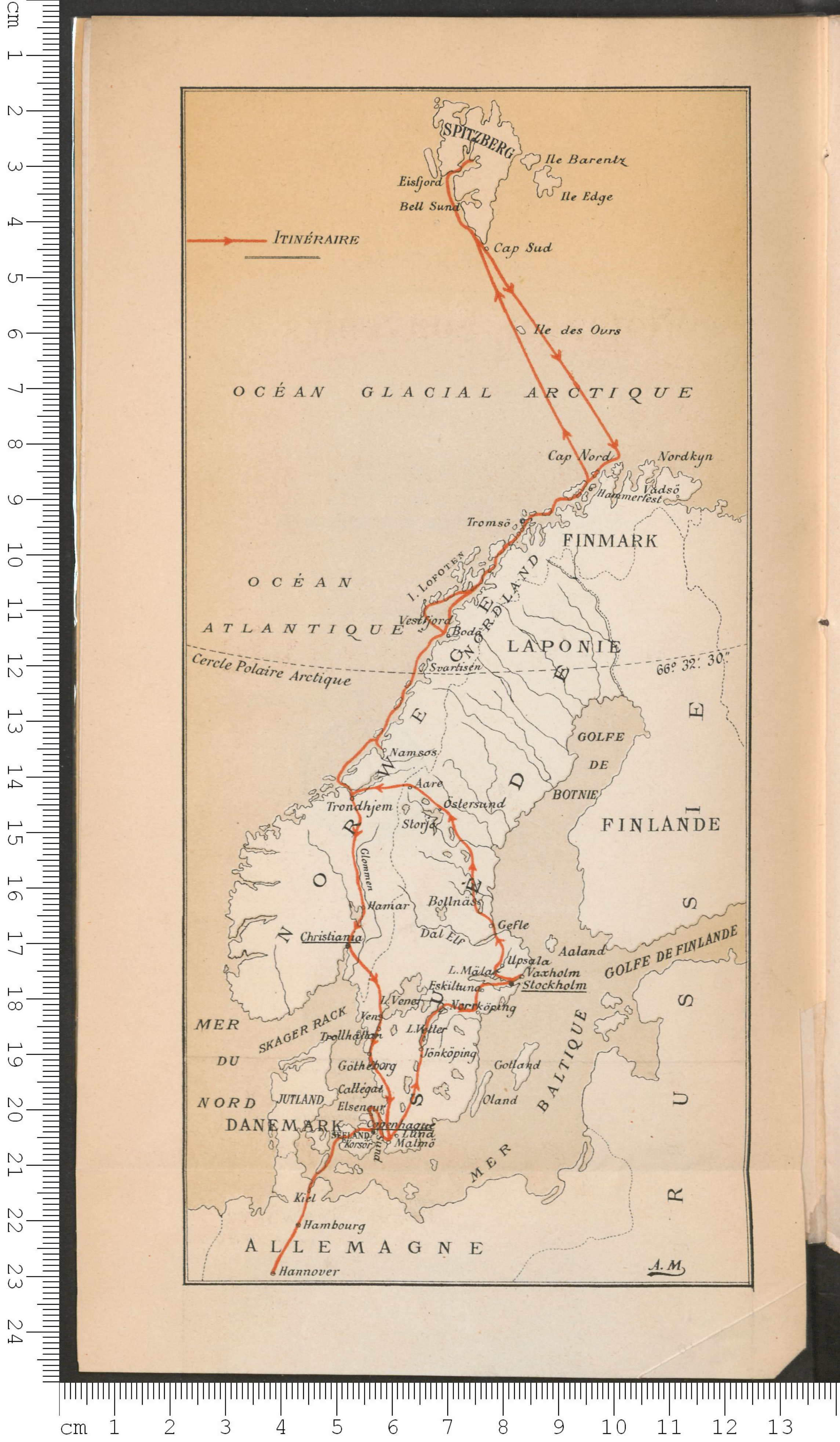
✤✤✤✤ IL A ÉTÉ TIRÉ : ✤✤✤✤

150 exemplaires sur papier glacé, numérotés de 1 à 150

Exemplaire N°

OFFERT A M ....




SPITZBERG
Ile Barentz
Eisfjord
Ile Edge
Bell Sund
Itinéraire
Cap Sud
Ile des Ours
OCÉAN GLACIAL ARCTIQUE
Cap Nord
Nordkyn
Vadsö
Hammerfest
Tromsö
FINMARK
I. LOFOTEN
OCÉAN
ATLANTIQUE
Vestfjord
Bodö
NORDLAND
LAPONIE
Cercle Polaire Arctique
Svartisen
66° 32' 30"
GOLFE
DE
BOTNIE
Namsos
Aare
Trondhjem
Östersund
Storjö
FINLANDE
Glommen
Hamar
Bollnäs
Gefle
Christiania
Dal Elf
Aaland
Upsala
L. Mälar
Vaxholm
Stockholm
Eskiltuna
GOLFE DE FINLANDE
I. Vener
Norrköping
MER
SKAGER RACK
Vens
Trollhättan
L. Vetter
DU
Jönköping
Gotland
Götheborg
BALTIQUE
NORD
JUTLAND
Callégat
Oland
Elseneur
DANEMARK
Copenhague
SEELAND
Lund
Korsör
Malmö
Sund
MER
Kiel
Hambourg
ALLEMAGNE
Hannover
A. M.
NORWÈGE
SUÈDE
RUSSIE

André MOUSSET



Notes et Souvenirs

DE

Voyage en Scandinavie





HAVRE

A.-G. LEMALE, Imprimeur

3, rue de la Bourse, 3

1901

C'est sans prétention d'aucune sorte que j'écris — simple mise en ordre de notes et de souvenirs — la relation du voyage que je fis, en 1895, avec mon excellent ami, Alfredo Chierichetti, à travers le Danemark, la Suède et la Norwège.

Il m'a été agréable de refaire ainsi, par la pensée, le trajet que nous avions parcouru ensemble, et d'évoquer les ineffaçables impressions ressenties devant les beautés naturelles de ces pays. Je n'ai pas tenté de les traduire, et je m'en suis tenu à de simples aperçus. En admettant, d'ailleurs, que les aspects si variés et si grandioses de la Scandinavie soient susceptibles d'être exactement décrits, ces descriptions m'eussent conduit trop loin et constitué une tâche telle, que la modestie de mes moyens d'écrivain ne me permettait pas d'en espérer l'accomplissement.

Quelques-uns de mes amis, après avoir lu cette relation, m'ayant témoigné le désir de la posséder, je me suis décidé à la faire imprimer. C'est donc à mes amis que je l'offre, et je m'estimerai très heureux si la lecture de ces pages a le don de les intéresser un moment.

A. M.



NOTES ET SOUVENIRS
DE
VOYAGE EN SCANDINAVIE

I

D'Hannover à Copenhague.

Hambourg. — Kiel. — Les *Mistpœffers*. — Seeland.

Pendant mon séjour à Hannover, où j'étais allé me familiariser avec la langue et la prononciation allemandes, je fis la connaissance d'un Italien de mon âge — j'avais alors 18 ans, — Alfredo Chierichetti, fils d'un grand industriel de Milan. Nous fûmes vite amis, d'autant plus que nous nous étions reconnu réciproquement un goût commun, presque une passion, pour les voyages. Notre première expédition fut un voyage de douze jours, à pied, à travers le Hartz. Mais, loin de satisfaire notre ardeur aventureuse, cette excursion ne fit, au contraire, que nous mettre en appétit, et nous résolûmes de parcourir de plus vastes horizons.

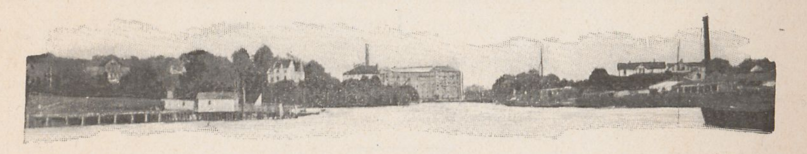
Nous mîmes à l'étude différents projets, et, après mûre réflexion, notre choix s'arrêta sur la Scandinavie. Mais c'était là entreprendre

vraiment un grand voyage, et le premier point à résoudre était de le mettre en harmonie avec nos modestes ressources. Après nombre de combinaisons, nous finissons par y arriver, et, notre itinéraire bien arrêté d'avance, munis d'un double billet circulaire en troisième classe, — il nous fallait user d'économie pour mener à bien notre projet — de notre équipement, de jumelles et d'un appareil à photographies, nous faisons nos adieux aux amis et, un beau matin, nous voilà partis !

Notre première étape fut Kiel, où nous arrivâmes le soir, après un arrêt de quelques heures à Hambourg pour déjeuner, visiter le port — un modèle du genre, comme on sait — et parcourir les quais du célèbre bassin de l'Alster.

Kiel nous retint plus longtemps, car nous devions y attendre le départ du paquebot pour le Danemark.

Merveilleusement situé au fond de la baie, à laquelle il a donné



Dans la baie de Kiel.

son nom, Kiel, comme ville, n'offre pas grand intérêt. Mais l'Allemagne a su tirer parti de sa situation exceptionnelle, et en a fait son premier port militaire. C'est là que sont concentrés tous les grands chantiers et les docks de la marine impériale, et son importance comme place de guerre s'est encore accrue par la création du nouveau canal, merveilleuse œuvre d'art, qui permettrait à la flotte de quitter la baie de Kiel pour faire rapidement irruption, en cas de besoin, dans la mer du Nord. Il nous fut impossible de visiter même un seul des chantiers et, pourtant — ce qui n'était qu'à moitié vrai — nous nous étions donnés pour Italiens. La consigne est formelle.

Remontant alors la rive Est de la baie, nous décidons, pour occuper notre matinée, d'aller dans les environs visiter le plus grand moulin à vapeur du monde, nous avait-on dit. C'est, en effet, un immense bâtiment, que l'on peut voir juste au centre du cliché repro-

duit sur cette page, et le matériel qu'il contient est d'un aspect tout à fait imposant. Nous en prenons quelques photographies (1), et faisons un tour à travers la campagne si riante en cet endroit, avant de regagner la ville. Pendant que nous y redescendions, il nous fut donné de jouir d'un coup d'œil splendide. Sous un ciel sans nuage, inondé de soleil, la ville et ses quais s'étendaient au fond de la baie et sur la rive opposée, tandis qu'en face, les chantiers s'empanachaient de fumée et de vapeur, et que, sur la mer, calme et bleue comme un lac, de nombreux navires de guerre reposaient à l'ancre, formant, pour ainsi dire, une couronne au grand yacht impérial *Hohenzollern*, qui tranchait, par son éblouissante blancheur, sur leurs majestueuses masses sombres.

A une heure de l'après-midi, ayant déjeuné en gens qui ne craignent pas le mal de mer, nous nous embarquions sur le paquebot *Prinz-Adalbert*, qui se détachait peu après des quais de Kiel, et nous emmenait vers le Danemark.

En sortant du port, nous traversons l'escadre, et venant longer le *Hohenzollern;* il nous est facile d'examiner à loisir ce superbe yacht, que l'on prendrait volontiers pour un cuirassé, n'étaient sa couleur blanche et le grand pavois impérial qui flotte à la corne d'artimon. Tout en remontant la baie, nous passons devant l'ouverture du canal de Kiel que l'on venait d'inaugurer deux mois auparavant. Un torpilleur tout noir nous croise à grande vitesse, troublant, par son sillage écumant, le calme et le bleu profond de la mer. Puis, les rives se resserrant, le *Prinz-Adalbert* vient passer entre Labo et Friedrichsort. Le chenal s'élargit alors tout d'un coup, et nous entrons dans la Baltique. La terre allemande disparaît lentement derrière nous, tandis que nous commençons à apercevoir le phare de Fakkebjerg, situé à l'extrémité sud de l'île danoise de Langeland.

Tandis qu'assis à l'avant du *Prinz-Adalbert* je fumais tranquillement, en regardant se dérouler la longue bande de terre qui forme l'île de Langeland, avec ses moulins à vent, et son vieux château de Tranekjær, qui remonte au XIIIe siècle, il me sembla entendre au

(1) J'aurais désiré illustrer cette relation des nombreuses photographies que nous avons prises durant tout notre voyage, mais j'ai dû me limiter devant le prix de ces reproductions.

loin de sourdes décharges d'artillerie. D'abord je n'y pris pas garde, et je crus à une illusion, car il ne me semblait pas possible que des essais de tir produisissent des détonations aussi rapidement répétées. On eût dit, en effet, de véritables salves. Mais mon compagnon de route, d'une autre partie du bateau où il se trouvait, avait également entendu ces bruits. Nous comptions qu'en nous rapprochant de terre le mystère s'éclaircirait; il n'en fut rien. Fort intrigués, nous cherchâmes, mais en vain, à attribuer une cause quelconque à ces coups, tout à fait semblables, je le répète, à des décharges d'artillerie, que l'on entendrait de loin. Ne sachant que conclure, je notai sur le carnet de nos impressions de voyage que j'étais chargé de tenir, toutes les conditions dans lesquelles ces bruits se produisaient : état de l'atmosphère et de la mer, hauteur barométrique, direction et force du vent, heure, durée des bruits, écarts entre eux, etc. Je fus bien inspiré, car un peu plus tard, ces observations devaient trouver leur emploi et contribuer aux études d'un savant belge, M. Ernest Van den Brœck, « sur un phénomène mystérieux de la physique du globe » (1) : les *Mistpœffers*. C'est, du moins, par ce nom que les marins flamands désignent, dans leur langage quelque peu trivial, ces sortes de bruits, ou encore par celui de *Zeepœffers*.

Ces deux mots, très expressifs, signifient respectivement : hoquets du brouillard et hoquets de la mer, le premier parce que ces bruits ont été fréquemment observés par les temps brumeux, et le second parce qu'ils semblent venir du fond de la mer, comme émis par quelque monstre.

Je traduis, en effet, *Zeepœffers* par *hoquets* de la mer, parce que je me rappelle que, comme l'a dit Boileau, si :

Le latin, dans les mots, brave l'honnêteté,
Le lecteur français veut être respecté.

Ce phénomène, dont la cause reste encore aujourd'hui mystérieuse, a déjà été observé et étudié par de nombreux géologues, notamment sur les côtes de Belgique et de Hollande, et dans la mer du Nord par

(1) Fascicules édités à Bruxelles chez P. Weissenbruck, imprimeur du roi. Fascicule I, 1895-1896.

MM. J.-C. Houzeau (1), A. Perrey (2), A. Lancaster (3), etc.; sur le lac de Constance, où il est si fréquent qu'il a reçu un nom local, par M. le comte Zeppelin, qui vient d'attacher aussi son nom aux recherches sur la direction des ballons ; en Sicile, en Algérie, dans la région des lacs italiens, etc. M. E. Van den Brœck a centralisé ces diverses observations, auxquelles se sont jointes celles qu'il a faites et continue de faire personnellement. Mis en rapport avec lui par un singulier hasard, je lui transmis les notes que j'avais recueillies.

« Votre observation, me répondit-il, est d'autant plus précieuse « qu'elle a trait à une région sur laquelle je n'ai encore recueilli aucun « fait, et elle m'a d'autant plus vivement intéressé qu'elle me paraît « avoir été faite avec beaucoup de soin. Je suis charmé de vous compter « parmi mes correspondants, et je me recommande à vous pour toute « observation ultérieure. » *(Lettre du 21 octobre 1896.)*

M. E. Van den Brœck se propose de faire figurer mes observations dans le prochain fascicule qu'il publiera, mais, absorbé par les nombreuses sociétés savantes auxquelles il collabore, le temps lui a manqué jusqu'à ce jour pour cette publication, et le fascicule ne paraîtra que dans le courant de l'année 1901. Je souhaite au distingué savant de mener à bonne fin ses recherches sur ce phénomène des *Mistpœffers*, recherches du plus haut intérêt scientifique, auxquelles je suis trop heureux d'avoir pu ainsi apporter ma modeste collaboration.

Pendant que je notais mes observations, le *Prinz-Adalbert* continuait sa route et nous venions de perdre de vue l'île de Langeland. Peu après, naviguant dans le Grand-Belt, nous apercevions la côte de Seeland, principale île du Danemark, et nous venions aborder au petit port de Korsör, qui, triste et incolore, n'a d'autre importance que ses relations avec l'Allemagne, par Kiel.

(1) J.-C. Houzeau. *L'étude de la Nature, ses charmes et ses dangers.* Bruxelles, 1876, in-12.

(2) A. Perrey. *Mémoire sur les tremblements de terre ressentis en France en Belgique et en Hollande, depuis le IVe siècle jusqu'à nos jours* (*1843 incl.*), t. XVIII, 1845.

(3) A. Lancaster. Les tremblements de terre en Belgique, *Ciel et terre*, 8e année.

Après la visite des douaniers danois, passablement ennuyeux, et un petit tour dans la ville (?), nous gagnons la gare, primitif bâtiment en bois, d'où le train nous emmène vers Copenhague, nous faisant ainsi traverser l'île de Seeland, dénommée, à juste titre, « la perle du Danemark ». L'agriculture y est, en effet, très développée. Le train passe au milieu de vertes prairies et de petites fermes, dans la cour desquelles galopent de tous côtés, à notre grand divertissement, de gros porcs tout noirs, semblables à des sangliers. Partout de la verdure. Le pays est parsemé de forêts et de lacs, parmi lesquels celui de Sorö, entouré de bois de hêtres et de sapins, et, quoique à peu près plat, offre un très riant aspect.

Après un arrêt à Sorö, petite ville qui, outre sa situation sur le bord de son lac, offre l'intérêt d'une belle église, reste d'une abbaye cistercienne du XIIe siècle, où sont renfermés quelques tombeaux d'anciens rois danois, il n'y a pas de station importante avant Roskilde, autrefois capitale, résidence royale du Danemark et évêché. De sa grandeur passée, il reste le château et la cathédrale. Cette dernière contient les tombeaux et statues de la plupart des rois danois et de quelques reines, ainsi que de fort belles sculptures sur bois. C'est peut-être le monument le plus important du Danemark au point de vue historique, et la visite en est très intéressante.

Roskilde, qui comptait jadis 100.000 habitants et — grandeur et décadence ! — n'en possède plus guère aujourd'hui que 6.000, est agréablement situé au fond du fiord qui porte son nom. Les rives de ce fiord sont, comme celles du lac de Sorö, couvertes de verdoyantes forêts, ce qui vient heureusement en rompre la monotonie, car, contrairement à celles des fiords que nous verrons plus tard en Norwège, ces rives sont plates et peu découpées.

Enfin, à la nuit tombante, nous arrivons à Copenhague.



II

Copenhague et ses environs.

Copenhague, très heureusement située sur le Kallebodstrand, profond bras du Sund qui, séparant l'île d'Amager de Seeland, forme le port auquel elle doit à la fois son nom (*Kjöbenhavn :* port marchand), et la prospérité de son commerce maritime, est la plus grande des trois capitales scandinaves.

Outre les affaires, les arts et les lettres sont également très développés dans la capitale danoise et, à ce point de vue, la visite de cette ville est des plus attrayantes. Le goût français, par suite des fréquents séjours de nos artistes à la Cour, a beaucoup contribué à cet essor vers les Beaux-Arts. Nous devions, d'ailleurs, juger par nous-mêmes que notre musique y est très en honneur. Ce fut, en effet, après bien des difficultés que nous pûmes trouver deux places — au poulailler, cependant — pour assister à une représentation de *Carmen*, au Théâtre-Royal. La salle était archicomble, et l'accueil fait aux principaux passages du chef-d'œuvre de Bizet, touchait à l'enthousiasme. Détail curieux : c'était un ténor italien qui interprétait Don José, en sa langue nationale, tandis que les autres rôles étaient chantés en danois, et son succès, très mérité, du reste, fut tel qu'il ne dut pas revenir saluer moins de dix fois, à la fin du dernier acte. Le rideau de fer était baissé qu'il revenait encore par la petite porte qui y est pratiquée. Mon compagnon, ce brave Chierichetti, exultait !

Nous eûmes encore, le lendemain soir, une autre preuve de l'estime et de la sympathie que professent les Danois non seulement pour l'art français, mais encore pour la France elle-même. Nous assistions à la représentation du Circus-Variété, théâtre-cirque de dimensions

immenses. En l'absence d'exercices équestres, les représentations, concerts, etc., ont lieu sur la scène, et la piste est alors recouverte d'un plancher et garnie de petites tables, où l'on peut consommer tranquillement, tout en assistant au spectacle. Nous avions justement pris place à une de ces tables, exactement au milieu de la piste, et, comme la grande majorité des consommateurs, nous nous étions fait servir une sorte de punch froid en bouteille, dont les Scandinaves nous ont paru être fort amateurs, chose très naturelle, car ce punch est excellent. Au programme étaient inscrits des duettistes français. Leur tour arrive. C'étaient deux beaux gars, à la voix vibrante, qui, successivement costumés en bretons, paysans basques, etc., chantèrent en notre langue des chansons du cru de nos diverses provinces. Leur succès fut énorme. Longuement acclamés après chacun de leurs morceaux, — et je ne contribuais pas peu à ces acclamations, — ils revinrent saluer deux ou trois fois, et comme les applaudissements ne discontinuaient pas, pour terminer leur numéro, à pleine voix, ils attaquèrent la *Marseillaise*. Enthousiasmé, je me lève alors, applaudissant, les deux mains en l'air, et je crie : « Vive la France ! » Toute la salle éclate en bravos et fait aux chanteurs une si chaleureuse ovation qu'ils sont obligés de s'interrompre et d'attendre, pour reprendre, que le silence soit rétabli. D'ailleurs, je le répète, en Danemark comme dans toute la Scandinavie, nous, Français, sommes très sympathiques. J'en sais qui ne peuvent pas en dire autant : mais, pas de politique, et ne nommons personne.

Copenhague possède tant de monuments que je dois, pour les nommer tous, recourir à une énumération. Je commence par les châteaux. A tout seigneur, tout honneur ! Ils ne sont pas moins de cinq :

Le château de Charlottenborg, consacré aujourd'hui exclusivement aux arts. C'est le siège de l'Académie des beaux-arts, et tous les ans la haute société s'y donne rendez-vous au Salon danois, qui se tient dans ses salles les plus vastes.

Le château de Christianborg, entouré d'eau de tous côtés, ce qui ne l'a pas empêché d'être détruit par un terrible incendie en 1884. Depuis cette date s'agite la question de le reconstruire. Lors de notre voyage, — onze ans après la catastrophe, — les travaux étaient encore à l'état de projet. La reconstruction du château de Christianborg peut, on le voit,

se comparer à celle de notre Opéra-Comique, et, sur ce chapitre, Paris et Copenhague n'ont rien à s'envier. Dans une partie de ce château, respectée par le feu, se trouve la bibliothèque royale, une des plus importantes du monde, tant par le nombre que par la valeur de ses volumes et de ses manuscrits.

Le château de Rosenborg, d'aspect élégant et très curieux avec ses nombreuses girouettes et ornementations en fer forgé. Dans ses salles sont disposées des collections de meubles, armes, uniformes, bijoux et bibelots de toutes sortes ayant appartenu aux rois et reines de Danemark. Le parc de ce château, avec son lac et ses frais ombrages, constitue une ravissante promenade, sorte de jardin public, où les jeunes danois et danoises de Copenhague prennent leurs ébats sous l'œil de leurs mamans et de leurs bonnes, tandis que des nounous, presque toutes en costume national, viennent y promener leurs nourrissons.

Contrairement à l'usage, je n'ai pas gardé le meilleur pour la fin, car le château royal d'Amalieborg et celui de Frederiksborg, transformé en École militaire, qui me restent à citer pour clore la série, sont sans grande importance.

Mi-château, mi-musée, le palais des princes héritiers renferme une collection très complète de monnaies et de médailles. Il abrite en outre le principal musée de Copenhague : le Musée national, très intéressant par sa magnifique galerie préhistorique (âges de la pierre, du fer, du bronze, etc.), la plus importante de ce genre qui soit au monde, — à ce que prétend le gardien — et par ses fort belles collections historiques (moyen âge et temps modernes) et ethnographiques. En outre, ce musée contient aussi une galerie d'antiques, mais d'un intérêt très restreint.

En dehors de ce musée principal, la capitale danoise possède encore d'autres galeries fort curieuses. C'est d'abord celle du comte de Moltke, avec sa collection superbe des peintres de l'école flamande. Il y a là des toiles de grande valeur de Rembrandt, Ruysdaël, Téniers, Potter, Hobbema, etc. L'ancienne Glyptothèque, qui appartient aussi à un particulier, M. Jacobsen, est tout aussi facile à visiter. Son habile propriétaire a réuni là des œuvres antiques non moins nombreuses qu'intéressantes : art grec, art romain, art étrusque, art égyptien, etc.

Mais, ce qui peut-être nous intéressa le plus fut le musée des arts industriels, — assez mal nommé, d'ailleurs, — renfermant d'anciennes

sculptures sur bois qui sont, en majeure partie, de pures merveilles. Enfin, j'en passe — mais non des meilleurs — pour arriver au musée Thorwaldsen, justement célèbre, où sont réunies les œuvres du grand sculpteur, gloire du Danemark. Les énumérer est impossible, mais pour avoir produit autant et si bien, Thorwaldsen était, certes, un génie, et la visite de son musée ne va pas sans susciter pour lui une réelle admiration. Pour terminer, je mentionnerai encore le Panoptikon, musée genre Grévin, où nous vîmes, entre autres choses, lors de notre visite, l'histoire de Napoléon représentée en une série de groupes fort exactement traités. J'allais oublier l'Örsted-Park, qui contient en plein air de magnifiques bronzes d'après l'antique, et notamment une belle statue de Jeanne d'Arc, don du grand collectionneur danois, M. Jacobsen, déjà nommé.

L'église principale de Copenhague est l'église métropolitaine danoise (Fruekirke), dont l'intérieur renferme nombre de sculptures par Thorwaldsen, qui a réellement prodigué son talent pour l'embellissement de sa ville natale. Nous visitons aussi l'église du Sauveur (Frelserskirke) et l'église de la Trinité (Trinitatiskirke), surmontées toutes deux de hautes tours qui permettent d'embrasser, dans un merveilleux panorama, la ville, ses environs et le Sund, avec, au loin, la côte suédoise et Malmö. Sans parler de toutes les autres églises, je ne puis cependant passer sous silence l'église Frédéric (Frederikskirke), construite par un architecte français, et que recouvre un vaste dôme en cuivre, étincelant au soleil.

Nous clôturons notre visite des monuments de Copenhague par celle de la Bourse, superbe monument dominé par une tour, haute de 50 mètres, assez bizarrement conçue. Quatre dragons en composent les encoignures, et leurs queues, dressées en l'air, montent en s'enroulant les unes autour des autres, pour former la flèche, que l'on aperçoit des quatre coins de la ville. Dans la grande salle, une superbe statue en bronze de Christian IV, par Thorwaldsen, naturellement. A propos des dragons ci-dessus, Régnard se trompe étrangement, dans son *Voyage de Danemark*, lorsqu'il prétend que ce sont des lézards ! Tudieu, quels lézards !...

On peut juger, par cet ensemble imposant de monuments, de la beauté de la capitale danoise et de l'intérêt artistique qu'elle offre au

voyageur. Aussi notre séjour à Copenhague fut-il de ceux dont on garde un durable souvenir.

Les distractions de tous genres n'y manquent pas non plus. Outre les théâtres : Théâtre-Royal, théâtre Dagmar, théâtre du casino, théâtre populaire, etc., le Circus-Variété et nombre d'établissements dans le goût de nos grands concerts de Paris : Sommerlyst, l'Établissement national, etc., il convient de faire une mention spéciale du Tivoli, où nous fûmes passer notre troisième soirée. C'est un grand et beau parc, nanti de toutes les distractions possibles : théâtre, cirque, montagnes russes, panoramas, concerts couverts et en plein air, cafés, etc., rien n'y manque. C'est une véritable kermesse permanente, très fréquentée le soir par la société de Copenhague, et où de nombreuses fêtes sont données en été.

Ces distractions vinrent encore égayer notre séjour, nous apportant, le soir, une heureuse diversion à nos pérégrinations de la journée, car, tant moralement que physiquement, la visite des monuments, musées, collections et galeries est — on le sait — absorbante et ne va pas sans une certaine fatigue.

Nous avons trouvé à Copenhague une population très sympathique, toujours empressée à nous renseigner aimablement. D'ailleurs, nous nous faisions assez aisément comprendre, grâce aux langues anglaise et allemande que mon compagnon et moi nous possédions. Cela n'a pas empêché, néanmoins, une assez drôle d'aventure de nous arriver. Généralement, nous allions déjeuner, tant par économie que par commodité, dans des restaurants à prix fixe. Là, on nous servait un déjeuner tout composé, sans qu'il nous fût besoin de choisir sur une liste à laquelle nous ne comprenions rien. Mais ce jour-là, nous étions entrés, je ne sais trop comment, dans un restaurant à la carte. Je le vois encore : à gauche en remontant la Gothersgade (toutes les rues, au Danemark et en Norwège, sont des *Gade*, et en Suède des *Gatan*). Nous commandons donc deux ou trois plats, au hasard de la fourchette — c'est le cas de le dire — et on nous sert un potage, des anchois marinés et des pommes de terre en purée. Nous étions mal tombés dans notre choix ! mais, comme d'après les prix placés en regard, nous en avions déjà pour cinq kröner, il nous sembla prudent d'arrêter les frais et d'aller, pour nous dédommager, prendre un café et fumer un cigare

excellent, quoique bon marché, au café-restaurant de l'hôtel d'Angleterre, le premier de Copenhague, sur la place principale (Kongens Nytorv). A une table voisine, nous reconnaissons le prince de Galles, dont nous respectons d'autant plus volontiers l'incognito que, moi du moins, compatriote et même concitoyen de Casimir-Delavigne, je me rappelle que le temps n'est pas loin encore où

.....Aimer la France
C'était détester l'Angleterre ! (1)

Notre dernière journée avant de quitter Copenhague fut employée à faire une excursion aux environs. Partis de bon matin par le chemin de fer, nous arrivons d'abord à Hilleröd, petite localité dans un site charmant, sur le lac de Frederiksborg, dont les eaux reflètent les ombrages du splendide parc où repose le château du même nom, tout à fait comparable à Versailles, et à coup sûr le plus grandiose du Danemark, ce qui n'est pas un mince mérite, car ils ne manquent pas au Danemark, les superbes châteaux ! Dans celui de Frederiksborg, on a réuni une collection de meubles très intéressante, et une galerie de portraits qui l'est moins.

D'Hilleröd, nous gagnons Fredensborg, modeste village, mais dont le château (encore un !), situé aussi merveilleusement que le précédent, et sur le lac plus joli et plus grand d'Esrom, sert de résidence d'été à la famille royale.

A midi, l'appétit aiguisé par le grand air, nous déjeunons à Elseneur (Helsingör), que nous venons d'atteindre. Située à l'endroit le plus resserré du Sund, en face de la ville suédoise d'Helsingborg, Elseneur possède aussi son château, popularisé par l'histoire d'Hamlet ; c'est le château de Kronborg, aujourd'hui transformé, en partie du moins, en caserne et forteresse qui, se dressant à l'extrémité de l'île, commande l'entrée du Sund. C'est là que jadis les navires devaient payer les droits de péage, pour pouvoir continuer leur route vers la mer Baltique.

Bordé de fossés et de remparts munis de canons nombreux mais peu effrayants, le château montre à l'angle sud-est de ces fortifications

(1) Œuvres de Casimir Delavigne. *Le Retour.*

une petite terrasse où veillent constamment des soldats dont la mission est de noter chaque bateau qui passe. C'est sur cette terrasse, désormais célèbre, que Shakespeare place les apparitions de spectre du roi Claudius à son fils Hamlet. Dans les appartements qu'occupait autrefois la famille royale, on a cru bon, selon l'usage, de réunir quantité de tableaux des anciens peintres nationaux... On eût agi plus sagement en laissant dans la poussière des greniers ces toiles, dont les moins mauvaises ne sont encore que médiocres : le bon renom du goût artistique danois a tout à perdre d'une si piteuse exhibition.

Nous montons au sommet de la plus haute tour du château. Quelle vue merveilleuse ! Toute la côte si verdoyante de Seeland s'étend sous nous, avec le riant lac d'Esrom, Elseneur, Marienlyst, le Sund, sans cesse sillonné de nombreux navires, et, sur la côte suédoise, Helsingborg et sa tour ronde, seul reste d'un antique château-fort. Redescendus, nous nous promenons tranquillement au milieu des canons sur les remparts, prenant des attitudes d'artilleurs pour nous photographier l'un l'autre, sous l'œil ébahi des sentinelles, peu imposantes avec le jouet d'enfant qui leur sert de sabre. Enhardis par la bonhomie de ces braves soldats, nous nous laissons aller jusqu'à braquer sur eux notre objectif, et mon ami Chierichetti prend — moi au milieu d'eux — les trois qui veillent sur la terrasse. Volontiers ils se laissent faire. Il en est même un qui se croit obligé, pour la circonstance, de présenter les armes !... Il y a des Dumanet partout.

Je n'entreprendrai pas la description de l'extérieur du château d'Elseneur, construit en grès, car nos décors d'opéra — *Hamlet*, acte Ier, 2e tableau — en donnent une reproduction assez exacte.

Dans les environs d'Elseneur, coule le riant ruisseau où, d'après la légende, la blonde Ophélie se serait noyée en voulant cueillir des fleurs.

Le château de Kronborg est d'ailleurs riche en légendes. Entre autres, on prétend que l'âme d'Ogier le Danois, héros des contes d'Andersen, y demeure, cachée dans les casemates, attendant la grande guerre, où elle en sortira pour chasser les ennemis et sauver la patrie.

Notre visite d'Elseneur terminée, nous nous rendons à pied à Marienlyst ; c'est une petite promenade de vingt minutes à peine. Station balnéaire, très fréquentée en été, Marienlyst a aussi son château (quelle localité n'a pas le sien, en Danemark ?), ancienne résidence d'été de

la famille royale. C'est là qu'Hamlet est enterré ; une modeste colonne sans inscription marque l'endroit où il repose.

D'Elseneur, un navire à vapeur nous ramène à Copenhague, en suivant la côte et en abordant à Klampenborg, le Trouville danois. Plus loin nous traversons l'escadre, et peu après nous débarquons. Cette superbe excursion terminait notre séjour au Danemark, où nous devions cependant passer de nouveau à notre retour, et le lendemain de bonne heure, nous prenions le paquebot, pour traverser le Sund et gagner la Suède.



III

De Copenhague à Stockholm.

Malmö. — Lund. — Jönköping. — Le lac Vetter.
Norrköping. — Eskiltuna

C'est par un triste temps, humide et brumeux, que nous faisons la traversée de Copenhague à Malmö, et que nous débarquons dans cette dernière ville, port important sur le Sund.

Nous voilà en Suède !

Malmö ne nous retient pas longtemps. Nous nous contentons d'une visite à l'hôtel de ville, dont une des salles, magnifique par ses dimensions (longueur 35 mètres, largeur 11 mètres, hauteur 10 mètres), contient une collection de portraits de rois danois et suédois. Tout en attendant l'heure du train, nous faisons encore un tour dans le joli parc du roi Oscar (Kung Oscarspark), puis nous partons pour Lund.

Lund, qui fut, jusqu'au milieu du xv[e] siècle, la ville la plus importante de la Scandinavie et un célèbre évêché, ne compte plus aujourd'hui que 15.000 habitants. C'est une des universités suédoises, et seuls les étudiants apportent dans les larges rues désertes de la ville un peu de gaieté et de mouvement. La cathédrale de Lund est, avec celle de Trondhjem, le plus bel édifice de ce genre qui soit en Scandinavie. Sa construction remonte à 1140 et son style est du plus pur roman. Sous le chœur se trouve une crypte imposante, longue de près de 40 mètres, et comprenant 23 piliers hauts de 4 mètres. La légende — elles abondent en Scandinavie, les légendes ! — prétend que

cette merveilleuse basilique a été construite par un géant nommé Finn, et sa femme.

A Lund, on montre encore la maison qu'habitait le célèbre poète suédois Tegner, dont la statue s'élève sur une des places qui porte son nom (Tegnerstorg). Les musées, destinés surtout à l'édification des étudiants, musées géologique, historique, etc., sont nombreux à Lund, et le musée de la civilisation est le seul que nous visitons.

Après un bon déjeuner auprès de la gare, nous voilà repartis pour Jönköping et le lac Vetter.

En quittant Lund, la voie passe au pied de la colline Saint-Libère, célèbre par la défaite que Charles XI, roi de Suède, infligea en 1676 aux Danois, qui perdirent ainsi définitivement tout espoir d'adjoindre la Scanie à leur royaume.

Le train arrête à plusieurs stations sans importance. Sur la gauche nous remarquons un joli château, et plus loin la voie franchit la Kärlingeaa et la Löddeaa, rivières qui vont se jeter dans le Sund. Le pays est verdoyant, couvert de grandes forêts de hêtres, qu'un lac vient trouer çà et là. Voici à droite celui de Ringsjö, puis plus loin celui de Finja sur lequel on a, du train, un fort joli coup d'œil. Nous examinons attentivement le ravissant paysage que nous traversons, et dont l'aspect change peu à peu. Ce ne sont plus maintenant que petits lacs et marécages, au milieu d'une végétation luxuriante de bruyères.

Le train arrive à Elmhut, et sur la droite nous apercevons Rashult et la colonne érigée à la mémoire du célèbre naturaliste Linné, qui naquit dans ce village en 1707.

Peu après, la voie vient longer le lac de Mockeln qui présente, vu de notre wagon, de fort pittoresques échappées.

Voici de nouveau des forêts nombreuses et touffues, tandis que les rochers et les lacs se font plus fréquents. D'ailleurs, toute cette partie de la Suède, principalement le Smaland, que nous traversons, en est littéralement comme déchiquetée. Par places, nous voyons de petites agglomérations de maisons, ou mieux de sortes de cases régulières, construites en bois épais, peintes en rouge et recouvertes de gazon, tandis que de nombreux moulins s'échelonnent sur les rapides ruisseaux qui sillonnent le pays.

Après un long arrêt à Alfvesta, dans un site ravissant au bord du lac de Salen, nous repartons, toujours à travers des lacs, jusqu'à Nässjö, embranchement pour Jönköping, où nous arrivons le soir, après encore un arrêt à Husqvarna, où une petite rivière forme une jolie cascade.

Jönköping, une des plus anciennes villes de la Suède, est située à l'extrémité sud du lac Vetter, et sur la bande de terrain qui sépare ce grand lac des deux plus petits : Rocksjön et Munksjön. L'horizon est limité par les montagnes, et vu du Stadspark, le panorama de la ville et du lac est superbe. La ville est essentiellement industrielle et renferme de nombreuses fabriques, dont les deux plus importantes sont la Tændsticksfabrik et la Vestra Tændsticksfabrik, où se confectionnent la plupart de ces allumettes suédoises, dont la renommée est universelle. Au point de vue monumental, rien ne mérite, à Jönköping, de fixer l'attention. A cause de l'heure de départ du bateau, il ne nous fut pas possible de visiter les environs, très jolis, paraît-il. Nous avions, en effet, décidé de gagner Stockholm en partie par eau, afin de suivre le lac Vetter jusqu'à Norsholm. Ce trajet est d'environ quinze à seize heures, tantôt plus, tantôt moins. Cela dépend du temps nécessité par le passage des écluses, à partir de Motala.

Le lac Vetter est le plus beau des lacs méridionaux de la Suède. Sa superficie est de 1.900 kilomètres carrés, environ, et sa plus grande longueur atteint 130 kilomètres. Pour prendre un terme de comparaison, il est donc environ trois fois et demi plus grand que le lac de Genève. Sa profondeur varie de 80 à 125 mètres dans la partie sud, tandis que la partie nord atteint à peine 30 mètres. Sans parler de ses rives, le lac de Vetter tire sa principale beauté de la surprenante limpidité de ses eaux.

De Jönköping, le bateau gagne l'île de Visingsö, très verdoyante et pittoresque avec son château en ruines, et, après avoir abordé à Vising, petit port de cette île, retourne vers la rive droite, pour toucher à Grenna.

Nous nous étions munis de provisions, et nous nous installons tranquillement à déjeuner, mis en appétit par le grand air, et en bonne humeur par la beauté de l'excursion.

Le paquebot aborde à Hästholmen, sur la même rive, au pied du

massif de l'Omberg qui, de médiocre altitude, présente du moins un aspect très singulier, par ses découpures et ses pentes escarpées du côté du lac. Tandis que nous contemplons ce joli paysage, le bateau arrive à Vadstena, au fond d'une baie. C'est un petit port qui possède un château construit par Gustave Vasa, le château de Vettersborg. Ses deux églises s'appellent respectivement Blaakirkan (église bleue) et Rödkirkan (église rouge), à cause de la pierre bleue ou de la brique rouge, qui composent la majeure partie de leur construction. Vadstena est renommé en Scandinavie, pour la fabrication de ses dentelles. Dans une découpure de la même baie se trouve Motala, où commence le canal de Gothie. Il y a là toute une série d'écluses à passer, et nous en profitons pour faire à pied, en compagnie d'autres passagers, la jolie route qui mène à Borenshult, où nous reprenons le bateau pour traverser le lac de Boren. Pour descendre de ce lac dans celui de Roxen, il faut encore franchir de nombreuses écluses, et nous profitons du temps que met le bateau à effectuer ce passage, pour aller visiter, tout près de là, un ancien couvent cistercien du XIIIe siècle.

J'ai déjà parlé précédemment, à propos de Sorö, en Danemark, d'une abbaye cistercienne. Les Cisterciens composaient un Ordre religieux, fondé en 1098, soumis à la règle de Saint-Benoît, et dont nombre d'adeptes se répandirent en Europe, et surtout en Scandinavie, où ils ont laissé beaucoup d'églises et de couvents. Le nom de « cistercien » vient de Cîteaux, petite localité de la Côte-d'Or, où s'étaient fixés les fondateurs de cet Ordre.

Les rives du lac de Roxen sont très riantes. Malheureusement la nuit commence à descendre, enveloppant le paysage. Toutefois, nous n'avons pas trop à le regretter, car les ruines du château de Stjernap, qui se dressent sur la rive nord, à demi voilées par la brume, y gagnent encore en pittoresque et en beauté.

Enfin, nous voici à Norsholm, où nous quittons le bateau qui, lui, continue jusqu'à Stockholm, et tandis que nous dînons du reste de nos provisions, tout en dissertant sur la magnifique journée que nous venons de passer, le train nous emmène, dans la nuit, vers Norrköping.

D'aspect tout à fait moderne, car elle a été reconstruite après de fréquents incendies, Norrköping est cependant une des anciennes

villes suédoises. Éminemment commerciale et industrielle, c'est à son exceptionnelle situation qu'elle doit sa prospérité.

D'une part, en effet, elle est reliée à la mer Baltique par le Braviken, sorte de fiord, qui favorise son commerce maritime, et, d'autre part, au point de vue industriel, elle doit sa fortune à la Motala, rivière impétueuse qui traverse Norrköping, et dont on a tiré un excellent



La Motala à Norrköping.

parti. On a su diviser, approprier et répartir ses chutes naturelles par de nombreux barrages et écluses, et, en même temps, en créer de nouvelles. La rivière s'élance, tel un torrent, partagée en canaux, passe en mugissant sous des fabriques, réapparaît plus loin, toujours bondissant avec fracas, pour s'engouffrer à nouveau sous d'autres usines ou manufactures de toutes sortes, auxquelles son impétuosité fournit ainsi une force motrice... à bon marché. C'est un spectacle qui saisit et qui étonne, que celui de cette série de chutes et de rapides assourdissants, courant, blancs d'écume, au milieu des murs noirs de toutes ces fabriques bruyantes, richesse de Norrköping.

Nous faisons une longue station dans l'étrange quartier où rugit la Motala, nous promenant, non sans une certaine audace, sur les barrages et les écluses, au risque de devenir sourds pour le restant de notre existence, et après la visite du port, nous repartons pour Eskiltuna, car Norrköping n'offre pas de monuments dignes de fixer l'attention.

La voie traverse d'abord les grands bois de Kolmaarden et atteint Katrineholm, après avoir dépassé les lacs Näcken et Flœten. A partir de cet endroit nous roulons à travers la Sudermanie, province couverte de profondes forêts et littéralement jonchée de lacs, aux rives très découpées, comme celui de Bafven, par exemple. L'aspect du pays est très particulier et très pittoresque, avec cet enchevêtement d'eau et de terre ferme qui a fait dire, à juste raison : « Quand Dieu sépara a terre et les eaux, il oublia la Sudermanie. »

Du train, nous apercevons de nombreux châteaux, notamment celui de Stenhammar, ravissant tant par l'élégance de son style que par sa riante situation au bord du lac Valdemaren. A Flen, changement de train pour Eskiltuna, où nous arrivons peu après.

Eskiltuna, ville d'environ 11.000 habitants, joliment située au bord d'une rivière, et dont le nom est emprunté à saint Eskil, qui trouva le martyre en évangélisant la Sudermanie, jouit d'une réputation universelle, due à ses forges et à ses aciéries. Des établissements métallurgiques se sont, en effet, créés en grand nombre à Eskiltuna, et parmi eux, il faut citer principalement les forges Munktell, imposantes par l'ampleur de leurs constructions. C'est surtout dans le quartier de Fristaden que se trouvent les aciéries.

La ville contient en outre de nombreux magasins, où se débitent les produits de son industrie, notamment les couteaux suédois, répandus dans le monde entier, et dont nous achetons chacun un spécimen, à titre de souvenir, avant de repartir pour Stockholm.

Selon notre habitude, afin d'éviter les pertes de temps, et aussi par économie, nous dînons dans le train, non pas en un confortable wagon-restaurant, comme on pourrait le croire, mais bien dans notre modeste compartiment de troisième classe. Il fallait savoir nous gêner pour mener à bonne fin notre voyage, étant données les conditions où nous l'avions entrepris.

Pendant ce temps, nous roulons vers Gripholm, où s'élève encore

un superbe château, au fond d'une des nombreuses découpures du lac Mælar, et Södertelge, situé dans les mêmes conditions.

La nuit est tout à fait venue, lorsque le train pénètre dans les premiers faubourgs de Stockholm, ce qui nous permet, en traversant le superbe pont qui franchit le lac Mælar, de jouir d'un splendide coup d'œil sur la ville illuminée de mille feux, que ses eaux viennent encore réfléchir et multiplier. La première partie de ce pont — belle œuvre d'art — repose sur dix-sept piliers en granit, et la seconde sur quatorze, séparées toutes deux par l'île de Kiddarholmen.

Quelques instants après, le train s'arrête, et nous descendons sur le quai de la gare centrale : nous sommes dans la Venise du Nord.



IV

Stockholm et ses environs.

Construite sur une sorte de fiord formé par la mer Baltique, fiord qui prend en deçà de la ville le nom de lac Salé (Saltsjön), et au delà celui de lac Mælar (Mælaren), reposant au centre sur des îles, au nord sur la plaine et au sud sur des hauteurs, la capitale suédoise, par sa situation même, présente un panorama des plus séduisants, et si par son importance (280.000 habitants), elle reste inférieure aux autres grandes capitales européennes, elle les surpasse, du moins, par la beauté et l'ampleur de son quartier central. Paris même n'offre nulle part d'aspect comparable.

L'endroit le plus favorable pour jouir pleinement de la vue de cette merveilleuse partie de la ville, est l'extrémité de la place Gustave-Adolphe, du côté du quai, ou encore le pont du Nord (Norrbrö), long de 120 mètres, large de vingt, construit tout en granit, et qui relie l'île de Staden à la partie nord de la ville. Ce pont marque en outre la séparation entre le lac Mælar et le lac Salé, et repose en son milieu sur l'île d'Helgeandsholmen, dont le côté Est s'embellit d'un joli jardin (Strömparterren). De ces deux points, on peut contempler sur la rive droite le palais du Roi, du style de la Renaissance italienne, imposant par ses dimensions, et dont deux grands lions en bronze gardent le vaste escalier d'entrée, et, sur la rive gauche, s'échelonnant successivement : la place et la grande statue équestre en bronze de Gustave-Adolphe, juste à l'entrée du Norrbrö ; puis le Grand-Opéra, superbe construction neuve, dont on achevait les travaux lors de notre voyage ; les jardins et la place Charles XII, ornée de la statue de ce dernier ; le jardin royal, avec son abondante verdure, sa belle fontaine centrale

et ses statues, lieu de promenade très fréquenté, surtout en hiver; le Grand-Hôtel, de vastes et beaux magasins et cafés; et enfin le Musée national, à l'extrémité de la courbe que le quai décrit vers la droite, ce qui permet d'en découvrir toute la façade, construite dans le style de la Renaissance, percée de larges fenêtres en plein cintre, et dont l'entrée est abritée par un spacieux portique en marbre vert, surmonté de médaillons représentant les grands hommes de la Suède. Le quai s'interrompt alors, et un pont métallique le relie à l'île de Skeppsholmen, dont la verdure termine l'horizon.

Tous ces monuments et jardins, jetés autour d'un bras du lac Mælar, sans cesse sillonné de petits bateaux à vapeur qui portent les passagers d'une rive à l'autre, et les quais en granit, larges et animés, composent un magnifique ensemble, surtout éclairé par le soleil radieux, qui ne cessa de favoriser notre séjour à Stockholm. Il est encore, cependant, d'autres points d'où l'on peut également jouir de ce superbe décor — par exemple la terrasse du café de l'Opéra, et le pont de Skeppsholmen — où nous ne manquâmes pas de nous rendre successivement.

Le panorama de la ville et de ses environs se découvre également, avec des aspects variés, soit de la plate-forme où s'arrête l'ascenseur à vapeur (Kalarina Hissen), qui monte au vieux quartier de Södermalen, bâti sur la hauteur, soit du jardin de Mosebacken, situé dans ce même quartier, soit encore de la tour du Skansen (Bredablick). De ces différents points, la vue est magnifique, non seulement sur la ville, et ses monuments, mais encore sur le parc superbe du Djurgarden, sur les deux lacs qui, séparant une partie de la ville, la déchiquetant presque, ont mérité à Stockholm le surnom de « Venise du Nord », et sur les collines rocheuses et boisées des environs. Le singulier contraste qu'offrent la ville, ses monuments et ses belles constructions, avec le pays sauvage et encore primitif, qui lui fait un cadre de rochers de granit et de forêts, en provoquant la surprise, double encore l'admiration.

De même qu'à Copenhague, les musées sont nombreux à Stockholm. Seulement ce ne sont plus, comme dans la capitale danoise, des musées de beaux-arts. A part le National Museum, ce sont principalement des musées historiques et ethnographiques. Stockholm présente ainsi un attrait de plus pour le visiteur. Il faut reconnaître, en effet, qu'on

peut voir partout, chez soi comme ailleurs, des galeries de tableaux, sculpture, etc. Point n'est besoin de voyager pour cela. Les musées ethnographiques, au contraire, étant spéciaux à chaque pays, sont donc les seuls propres à intéresser le voyageur, et à l'instruire de ce qu'il cherche surtout à connaître en voyage : les mœurs, les costumes, l'industrie, etc., des pays qu'il traverse.

A ce point de vue, le Musée du Nord de Stockholm (Nordiska Museum), synthèse très complète de la vie scandinave, est certainement des plus instructifs et digne, par l'abondance de ses collections, le soin apporté à leur groupement, d'être cité comme un modèle du genre.

En d'aussi modestes notes de voyage, il ne convient pas de donner, avec commentaires, la liste de tous les numéros contenus dans l'intéressant catalogue illustré que j'ai rapporté de ce musée. Tout étant à y voir, tout serait à citer, et je dois me contenter d'en donner une idée d'ensemble.

La première section présente, fort bien exécutés en cire et grandeur nature, des paysans et paysannes des diverses provinces suédoises, portant leurs costumes respectifs. Ces personnages, souvent groupés en des tableaux pleins de vie, figurent généralement une coutume ou une occupation spéciale à leur pays, et — ce qui n'est certes pas la partie la moins intéressante — les cadres où ils sont censés évoluer représentent, avec une fidélité parfaite, les intérieurs où ils habitent, ou les paysages au milieu desquels ils vivent.

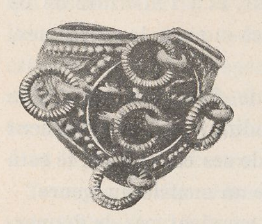
Le plus important de ces groupes représente des paysans de la Sudermanie, province située au sud de Stockholm, venant apporter leurs félicitations à une fiancée. La scène — rendue avec beaucoup de charme et de vie — se passe dans une chambre très curieuse par le souci et l'exactitude de sa reconstitution. On peut y voir de très intéressants bibelots et ustensiles suédois. Le voile, la robe, la parure et les dentelles que porte la fiancée, suffiraient pour fixer l'attention, car ils datent du XVIII[e] siècle.

De nombreuses vitrines renferment encore des costumes de toutes sortes, des broderies, des dentelles, des parures, des bijoux, — dont une collection de ces bagues bizarres, spéciales à la Scandinavie, très larges, auxquelles pendent de petits anneaux (1), — des meubles

(1) J'ai eu la chance de trouver à acheter une de ces bagues très curieuse à Trondhjem, et j'en donne ci-contre une reproduction.

sculptés, des harnais, des traîneaux, des instruments agricoles, etc., de diverses époques et de diverses provenances.

D'autres sections renferment les mêmes objets, mais se rapportant à la classe aisée, et aussi des portraits de rois et d'hommes célèbres de la Suède, des armes, des uniformes, etc.



Enfin, une section est spécialement consacrée aux collections ethnographiques de la Norwège et de l'Islande.

L'intérêt de ce riche musée est d'autant plus grand que la Scandinavie est restée longtemps en dehors de la civilisation étrangère, dont l'influence commence — je dirais presque malheureusement — à se faire sentir, car le moment approche où les beaux costumes si éclatants des provinces scandinaves disparaîtront, comme ont disparu les nôtres. Et ce sera réellement grand dommage, car ils sont bien particuliers, ces costumes, et bien caractérisés, non pas tant par leurs formes que par leurs couleurs voyantes. C'est là, d'ailleurs, la dominante du goût scandinave, d'employer hardiment les couleurs dans toute leur intensité, dans toute leur crudité, se heurtant les unes les autres. Témoins ce tablier à raies multicolores et cette aumônière — portée encore par les paysannes suédoises — en cuir blanc, ornée de dessins faits de morceaux de drap vert, rouge, bleu et jaune, que j'achetai au Musée du Nord, à un petit comptoir tenu par des femmes parées des plus beaux atours des paysannes de Dalécarlie.



Suédoises.

L'éclat des costumes nationaux de la Scandinavie est encore rehaussé par l'application de parures métalliques, dont la principale ornementation consiste en pendeloques de toutes sortes, goût qui s'affirme surtout en

Norwège, notamment dans ces bijoux en filigrane d'argent, spécialité de Christiania.

Généralement blondes et de haute stature, les paysannes scandinaves portent, non sans une certaine coquetterie, les brillants costumes de leurs provinces, dont leur prestance vient encore mettre en valeur l'éclat et la beauté réellement originale.

A la visite des collections ethnographiques du Musée du Nord nous joignons, ce qui s'impose d'ailleurs, celle du Skansen. Toutes deux se complètent : au Musée du Nord, c'est la vie intérieure ; au Skansen, c'est la vie en plein air.

Dans une nature très habilement reconstituée, parsemée de montagnes, de rivières, de lacs, de rochers, de plaines, de bois même, on a disposé, avec une exacte recherche de la vérité, des maisons en bois, amenées de différentes provinces, une fabrique de goudron, des moulins, des cabanes de bûcherons, de charbonniers et de mineurs de la Dalécarlie, une ferme, une laiterie, une fabrique de fromages, et on a ainsi reproduit un paysage scandinave en miniature. Paysans et paysannes en costumes nationaux, campement de Lapons, tous les animaux de la faune du Nord, depuis les phoques jusqu'aux ours, sans oublier les rennes, les renards bleus, blancs ou noirs, les loups, les élans, etc., rien n'y manque. Et tout cela a été groupé avec un art remarquable, une rare sûreté d'observation ; aussi l'illusion est-elle complète : c'est la nature vraie. Il faut parcourir cette merveille à travers les routes qui y ont été habilement ménagées, pour avoir une idée exacte de son intérêt et de l'intensité de sa couleur locale. C'est, dans un autre genre, quelque chose comme le village suisse de notre Exposition, et au lieu de « Skansen », le nom de « nature scandinave » ou de « paysages scandinaves » lui conviendrait exactement.

Au milieu du Skansen s'élève une tour haute de 75 mètres, qui n'en est pas le moindre attrait, car on jouit de sa plate-forme supérieure d'une vue comme il y en a peu. J'en ai, d'ailleurs, parlé plus haut.

Dans le cadre ravissant qu'offre ce paysage du Skansen, nous eûmes l'occasion, le soir de notre visite, d'assister à un concert avec danses nationales. Notre journée, passée à acquérir des connaissances ethno-

graphiques sur la Scandinavie, se trouva donc complétée de la plus heureuse façon.

Avant de passer plus loin, j'adresse — oh ! bien modestement — mes félicitations au créateur du Skansen, M. le docteur Artur Hazelius, fondateur aussi du Musée du Nord ; il a accompli là une œuvre des plus profitables au voyageur, en lui faisant connaître bien des points et des détails de la vie scandinave, qui, autrement, passeraient pour lui inaperçus.

Nous ne nous éternisons pas au Musée National, dont les collections artistiques sont, pourtant, très belles ; mais, nous avons vu assez de tableaux et de statues à Copenhague, et nous préférons passer plus de temps au palais du Roi. Les galeries historiques en sont très complètes, et partant fort intéressantes. Il y a là des armes, des uniformes, des bijoux, des bibelots de toutes sortes ayant appartenu aux rois de Suède. La collection concernant Gustave-Adolphe est particulièrement importante. Entre autres reliques de ce prince, je citerai du linge taché du sang des blessures qu'il reçut à Dantzig et à Dirschau, et du coup mortel qui le frappa, à la bataille de Lützen.

En sortant du palais du Roi, nous entrons à l'Hôtel de Ville. Le gardien, prétendant qu'il est trop tard, fait d'abord quelques difficultés pour nous laisser pénétrer, mais sa résistance est vite vaincue par une pièce d'un demi-kröner, et, devenu charmant, il nous guide lui-même avec la meilleure grâce du monde, nous indiquant, entre autres choses, dans la salle du Conseil, le fauteuil occupé par le célèbre explorateur suédois Nordenskjold.

Laissant de côté les musées zoologique, pharmaceutique, etc., dont la visite ne nous tente guère, nous terminons notre tournée à travers les monuments par l'église de Riddarholm, le Panthéon suédois. C'est là que sont enterrés les rois et les grands hommes du pays, depuis Gustave Wasa. C'est d'ailleurs le seul intérêt qu'offre cette église, car, comme toutes celles de Stockholm, y compris l'église Adolphe-Frédéric — où était déposé Descartes, avant que ses restes fussent transférés à Paris — elle ne présente, au point de vue architectural, rien de particulier.

Stockholm possède un ensemble de parcs tout à fait remarquable,

et cela ne contribue pas peu à la beauté de la ville. Outre ceux que j'ai eu déjà l'occasion de citer, il convient de nommer : le parc Berzélius ; le Humlegarden, superbe jardin, orné des statues de Linné et du célèbre chimiste Scheele, entourant la bibliothèque royale ; mais surtout le Djurgarden — le bois de Boulogne de Stockholm — qui renferme, outre le Skansen, un Tivoli dans le goût de celui de Copenhague ; des lieux de spectacle : l'Arena Theater, l'Alhambra, etc., et un musée zoologique, logé dans une ravissante construction en sapin rouge, reconstitution d'une ancienne église scandinave. Au milieu du lac Salé, dont il occupe toute une île, c'est là aussi que s'élève le célèbre établissement de bains de ce lac, avec son Grand-Hôtel, dont l'aspect est plutôt celui d'un château... et non des moindres. De nombreux restaurants sont naturellement venus élire domicile dans le Djurgarden, très fréquenté, surtout aux heures de concert, par la société de Stockholm.

Lors de notre voyage, on y construisait encore un grand édifice en granit, destiné à servir d'annexe au Musée du Nord.

Bien que vivant très modestement — qui veut voyager loin, ménage... sa bourse, — nous fûmes dîner un jour au Djurgarden, dans un restaurant situé au bord du lac Salé... voisinage dont, Dieu merci ! l'addition ne se ressentit pas.

Je viens de dire intentionnellement « dîner un jour » et non un soir, parce qu'en Scandinavie les heures des repas diffèrent essentiellement des nôtres. On déjeune, à la fourchette, le matin vers huit ou neuf heures ; on dîne (repas principal) vers deux heures de l'après-midi, et on soupe le soir, vers huit heures.

C'est au déjeuner du matin principalement que l'on mange ces sortes de hors-d'œuvre variés, qui sont la spécialité de la cuisine scandinave.

On en trouve partout et à toute heure, dans tous les restaurants et buffets, disposés avec art dans de petites assiettes réparties sur des étagères *ad hoc*, où chacun va prendre lui-même ce qui lui convient : viandes ou poissons fumés ou à l'huile, caviar, anchois, filets de harengs, et bien d'autres préparations encore, sur la nature desquelles il est souvent difficile de se prononcer, mais très bonnes d'ailleurs, et toujours très appétissantes. Habituellement, on mange ces hors-d'œuvre

debout, avant de se mettre à table. Cela remplace — et avantageusement — nos horribles apéritifs !

Nous avions trois soirées à passer à Stockholm. La première fut pour le concert du Skansen. La seconde, nous allâmes à l'Opéra entendre quoi ?... encore *Carmen.* Décidément, il était écrit que nous nous rencontrerions partout avec le chef-d'œuvre de Bizet. Tant mieux, d'ailleurs. Nous préférions l'entendre encore une fois, que d'écouter une œuvre inconnue, interprétée en ces langues scandinaves, qui nous étaient presque totalement étrangères. Comme au Théâtre Royal de Copenhague, la salle était comble, et le succès fut très grand. Seul détail à noter : contrairement à la tradition, le rideau principal est du plus beau bleu.

Enfin, la veille de notre départ, notre choix se fixa sur le Svea-Theater, joli café-concert, dans le genre de l'Olympia de Paris. Là — on eût pu croire encore que c'était écrit — je dus me livrer, comme au Circus-Variété de Copenhague, à une manifestation, mais cette fois toute différente de la première. Sur le programme, dont les dimensions sont celles d'un journal, figurait en vedette une danseuse anglaise et « excentric ». La voici, portant le costume des paysannes hollandaises ; puis elle disparaît pour revenir en espagnole, et ainsi de suite, exécutant chaque fois un pas national en rapport avec le costume qu'elle exhibait. Enfin, pour clore la série, elle annonce, en anglais, qu'elle va danser « comme on danse en France » *(sic)*, et disparaît encore pour réapparaître, vêtue d'une robe faite de larges bandes aux trois couleurs : un véritable drapeau français. Alors, avec un entrain aussi déluré qu'inconvenant, elle attaque un galop de sa façon, fort peu relevé... ce qui, par parenthèse, le différenciait totalement de sa robe et de ses jupes. Emporté par mon indignation, — c'est incroyable comme on a la corde patriotique sensible, à l'étranger ! — je me lève, et à l'aide d'un petit sifflet d'argent que l'ami Chierichetti portait à sa chaîne, je me mets à la siffler à perdre haleine, ne m'interrompant que pour crier — et je criais plus fort que l'orchestre ne jouait — : « A la porte !... enlevez-la !... » Le public comprit ma manifestation et ne fit aucun succès à cette danseuse (?), qui réintégra les coulisses, toujours poursuivie de mes sifflets et de mes protestations, ainsi que des « chutt » de la

majeure partie de la salle, couvrant les applaudissements très clairsemés de quelques spectateurs, que la vue de ses « dessous » avait, sans doute, suffi à enthousiasmer...

Cet incident me permit de juger, par l'attitude de la grande majorité du public, à Stockholm comme à Copenhague, de la sympathie dont nous jouissons la-bàs, et c'est là une constatation qui n'est pas sans flatter notre amour-propre national.

A Stockholm, les dames, même et surtout celles du grand monde, vont au café. Elles ont, d'ailleurs, des cafés qui leur sont réservés, généralement attenants à des pâtisseries. C'est naturellement en hiver que ces établissements sont surtout fréquentés par les dames, qui viennent s'y réchauffer d'une tasse de thé ou de café au lait, ce dernier très goûté dans toute la Scandinavie.

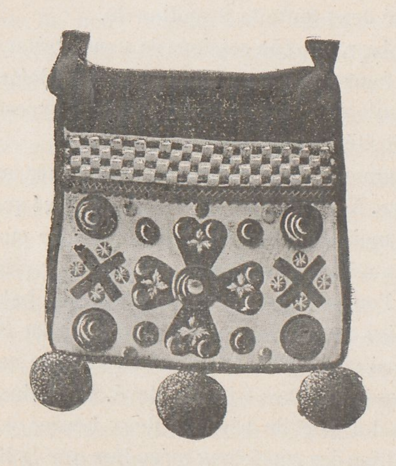
A propos de l'hiver, nous ne cessions de nous arrêter aux devantures des magasins de fourrure, pour y admirer non seulement la magnificence des vêtements de tous genres qui y étaient exposés, mais encore, souvent, l'ingéniosité de leur conception.

Nous nous sommes amusés également à chercher aux vitrines, des gants de « Suède ». Nous n'en avons pas plus trouvé que nous n'avions vu de chiens « danois » au Danemark. O ironie des mots !...

Par sa situation même, Stockholm possède des environs très pittoresques, et que l'on peut presque tous visiter en bateau, grâce aux découpures infinies des rives du lac Mælar et du lac Salé. Les excursions gagnent ainsi en beauté et en charme, charme que n'atténue pas le prix des passages, toujours très peu élevé. C'est ainsi que nous nous rendîmes à Vaxholm, port de pêche, à deux heures environ de Stockholm, situé au milieu des capricieux méandres que la Baltique découpe dans ses côtes. Devant cette localité s'ouvre la passe pour les gros navires ; deux forts, celui de Vaxholm même et celui de Frederiksborg, la défendent. Ce dernier, à l'instar de Gibraltar, — mais combien plus modeste ! — est creusé et dissimulé dans le roc. La beauté du trajet sur le lac Salé nous fit surtout goûter cette promenade à Vaxholm, car la localité n'offre, par elle-même, rien d'attrayant.

En quittant la capitale suédoise, le lendemain, après y avoir passé un peu plus de trois jours, nous devions faire connaissance avec les

environs situés de l'autre côté de la ville, sur le lac Mælar, car c'est par ce lac, puis par une de ses plus profondes découpures, pas plus large qu'une rivière, que le bateau, que nous prenions pour Upsala, gagne cette dernière ville.





V

De Stockholm à Trondhjem.

UPSALA. — GEFLE. — ŒSTERSUND. — L'AARESKUTAN. — STORLIEN. TRONDHJEM.

Conformément à notre habitude, avant de nous embarquer sur le paquebot, nous allons — telles deux ménagères — faire nos provisions. L'accomplissement de cette tâche n'allait jamais sans péripéties, car les charcutiers, boulangers et autres marchands de victuailles ne connaissant que leur propre langue, il ne fallait pas compter sur l'anglais ou l'allemand pour nous tirer d'affaire. Heureusement nous avions appris dans un vocabulaire les quelques mots danois ou suédois (1) indispensables, mais comme nous ne les prononcions pas toujours de façon compréhensible, nous avions recours au « truc » suivant : sur une feuille de papier, j'écrivais d'avance nos emplettes à faire chez le boulanger; une autre, préparée de même, était destinée au charcutier, et ainsi de suite. Nous n'avions qu'à leur mettre ces feuilles sous les yeux, et nous arrivions ainsi à nous faire comprendre. Le marchand nous indiquait le prix à l'aide de ses doigts, et, en ma qualité de trésorier, il ne me restait plus qu'à payer. Il est juste de dire que les gens y mettaient une bonne volonté des plus aimables, ce que nous ne manquions jamais de reconnaître, en accompagnant notre sortie de nombreux « Tak ! Tak ! », mot — heureusement très simple —

(1) Le norwégien et le danois se ressemblent tellement qu'on peut dire qu'ils ne forment qu'une seule et même langue.

qui, dans les trois langues scandinaves, veut dire « merci ». Le marchand, ou la marchande nous répondait par le même mot ; nous appelions cette petite comédie : répondre « du tac au tac ».

Nous voici sur le bateau, et ce dernier, se détachant du quai, gagne lentement le milieu du lac Mælar, et commence à s'engager à travers ses méandres. Derrière nous, le coup d'œil sur Stockholm est splendide, avec, au premier plan, le grand pont sur lequel le chemin de fer franchit la ville et le bras du lac. Aussi, pour en jouir à notre aise, allons-nous tranquillement nous installer à l'arrière, quoique nos billets ne nous donnent droit qu'à l'avant. Mais cette considération était bien insuffisante pour nous arrêter.

Le paquebot s'engage entre Marieborg et l'île de Langholmen, derrière laquelle Stockholm disparaît. Nous traversons un bassin, puis une passe étroite, puis un nouveau bassin, et nous entrons dans la découpure du lac qui va nous mener presque jusqu'à Upsala. A gauche se dresse le château de Drottningholm, résidence royale pendant l'été. Plus loin, nous passons sous le viaduc de Nockelby, et peu après, sous ceux du chemin de fer et de la route qui relient Stockholm à Vesteraas. Pendant ce temps, le bateau continue son petit train-train, qu'il ralentit encore par moments, à cause des difficultés de navigation que présente cette passe étroite. C'est à se demander si nous arriverons aujourd'hui. Pourtant, voilà sur la droite, délicieusement situé au fond d'une baie, le château de Steninge, et même voilà Sigtuna. Localité insignifiante aujourd'hui, ce fut pourtant autrefois une des villes les plus belles et les plus florissantes du royaume suédois. De ces temps heureux et prospères, il ne reste plus que quelques églises... en ruines. Quelle déchéance !... Sur la rive droite, nous apercevons le château de Skokloster (encore !), ancien couvent de cisterciens (encore !), et le bateau, toujours de son allure de tortue à trois pattes, s'engage dans le bassin formé par la jonction du bras sur lequel nous naviguons, avec une autre baie du lac Mælar, qu'il quitte définitivement pour entrer dans la Fyrisa, petite rivière qui passe à Upsala, où nous abordons (enfin !)... un peu plus tard.

Upsala est la grande ville universitaire de la Suède. Jadis résidence royale, elle a joué un grand rôle dans l'histoire scandinave. Mais, pour elle aussi, ce temps de splendeur n'est plus. Comme fiche de consola-

tion, on lui a laissé son archevêché, primat de l'église luthérienne. Son Université célèbre est fréquentée annuellement par près de deux mille étudiants. Assis dans le jardin universitaire, nous en voyons passer quelques-uns par groupes, et tous nous regardent d'un air intrigué. Nous nous amusons à les plaisanter, sans qu'ils comprennent d'ailleurs, sur leurs casquettes blanches qui leur donnent l'air de jeunes chefs de gare.

La cathédrale d'Upsala, construite en style gothique, est un bel édifice, d'aspect très élégant, surmonté de deux flèches pleines de légèreté. Elle est maintenant à peu près neuve, car à la suite d'un incendie, on l'a reconstruite en 1702, en respectant scrupuleusement son style primitif. Dans la nef centrale se trouve le tombeau du naturaliste Linné. Nous traversons le joli parc Carolina et montons jusqu'au château, vulgaire bâtiment en briques rouges, construit sur la hauteur au milieu de la verdure de son parc, et nous nous arrêtons un moment, tranquillement allongés sur une pelouse, à contempler la vue superbe qui s'étend au-dessous de nous. Puis, comme l'heure du train nous laisse encore de la marge, nous partons en exploration aux environs.

C'est ainsi que nous arrivons à un bois de sapins dans lequel, au hasard de nos pas, nous trouvons un petit village, composé de logements sans étage, construits en bois et peints en rouge, selon la mode du pays. Nous jetons en passant un coup d'œil à chaque fenêtre, pour avoir une idée de ces intérieurs, sans nous douter de la surprise que nous réservait cette inspection.

Au fond d'un de ces petits chalets, nous apercevons... — comment dire cela sans blesser les convenances ? — un long et large siège, percé à intervalles égaux de *huit* ouvertures circulaires, dont les dimensions et la forme laissaient facilement deviner la destination. Entre ces ouvertures, pas la moindre cloison ! Perplexes, nous cherchons sur la porte une indication : *män... fruar* (hommes... dames). Rien !... O simplicité primitive !

Dans la façade, on avait ménagé de petites fenêtres, dans le but — je le pense et l'espère — de donner plutôt de l'air que du jour à l'intérieur de cet étrange édicule, destiné aux *besoins* de toute la population de ce petit village...

Tout en échangeant quelques réflexions et conjectures plaisantes sur

les éventualités que peut amener l'usage d'un semblable appartement, nous regagnons la gare, et le train nous emmène vers Elfkarleö, où nous arrivons à la nuit close. Aussi ne faisons-nous que deviner les deux grands ponts sur lesquels la voie franchit le Dal Elf et une partie de la ville.

Notre arrêt dans cette localité n'avait d'autre but que de nous permettre de visiter la superbe chute d'eau d'Elfkarleby, haute de seize mètres et large de soixante-quinze, formée par le Dal Elf. Nous faisons cette excursion le lendemain matin de très bonne heure, et nous repartons pour Gefle.

A Skutskär, la ligne vient toucher la côte et on aperçoit la mer Baltique, à partir de l'embouchure du Dal Elf, qui, en réalité, est plutôt un bras de mer qu'une rivière proprement dite. En tous cas, son importance est grande pour le commerce et l'industrie de cette région. Il sert en effet au flottage des bois qui, descendant des forêts, atteignent par ce moyen les petits ports de la côte : Harnäs et Skutskär, où ils sont débités dans des scieries, puis de là expédiés par bateaux dans les différentes régions de l'Europe.

Gefle est le grand centre industriel et commercial de cette contrée. Il en est aussi, par sa situation à l'entrée du golfe de Botnie, le port d'exportation pour les bois, les cuirs et les minerais. Son industrie est surtout constituée par des filatures de coton et des chantiers de construction. Comme ville, elle n'offre rien de particulier à signaler.

Nous allons maintenant, à partir de Gefle, suivre la grande voie ferrée qui, traversant la Suède et la Norwège, relie Stockholm et Trondhjem. Cette ligne ne passe par aucune localité importante, et seules les curiosités naturelles forment l'attrait de toute la région que nous allons parcourir. Mais ce seul attrait en vaut bien d'autres !

Nous traversons d'abord un pays boisé, parsemé de marécages et de lacs, très pittoresques, tels ceux de Lingbö et de Varpen, dont la voie suit longtemps la rive, avant d'atteindre Bollnäs, modeste localité où nous passons la nuit, non sans avoir été explorer au préalable les riants environs et les rives du lac de Varpen, qui vient y finir. De Bollnäs, le chemin de fer passe par Arbraa, sur les bords du Ljusneelf, Vallsta et Ljusdal, toujours au milieu de lacs que le chemin de fer vient longer sans cesse : les lacs Orsjö, Tefsjö, Vexnan et Letsjö,

puis plus loin le lac Bäcksjö et le lac Storsjö (1), séparés seulement l'un de l'autre par une étroite digue sur laquelle le train les franchit.

Nous ne cessons, à chaque arrêt, de braquer notre appareil à photographie sur le paysage, car tous ces lacs dont l'eau est remarquablement bleue, presque violette, avec leurs rives découpées capricieusement, bordées de hauts roseaux et couvertes de bois, parfois même de rochers, offrent un spectacle sans cesse varié, que l'œil ne saurait se lasser d'admirer.

Le train va lentement et s'arrête à chaque instant à des petites stations sans aucune importance, mais c'est tant mieux : on lui en voudrait de filer trop vite. Nous arrivons à Hennan, puis à Mellan, localités situées sur deux lacs qui portent leur nom, et la voie vient suivre — comme toujours, de très près — la rive d'un autre lac, l'Aldernsjö, dont nous franchissons le trop plein sur un double pont. Successivement, nous passons Ange et Bräcke, sur le lac de Refsunden, que le chemin de fer longe encore longtemps, puis voici encore d'autres lacs, l'Arvicksjö, le Locknesjö et surtout le Storsjö, second du nom, magnifique nappe d'eau, aux bords tortueux, reposant au milieu d'un cadre de profondes forêts. Sur sa rive nord se dresse la petite ville d'Œstersund, notre point terminus pour ce jour-là.

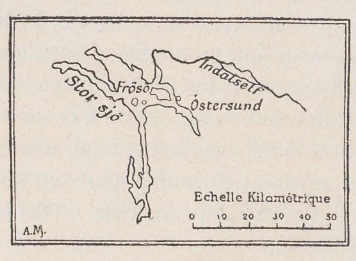
Tout ce trajet à travers un pays accidenté, au milieu de bois, de lacs et de cette nature sauvage et déserte, est d'une beauté féerique, beauté dont on jouit pleinement du train, grâce au tracé de la voie qui passe d'un lac à un autre, toujours en empruntant leurs rives. Seuls dans notre compartiment, nous nous étions postés chacun à une portière, guettant les vues remarquables, pour nous les signaler mutuellement, afin de ne laisser échapper aucun des sites pittoresques de ce splendide décor.

Voici, ci-contre, une petite carte du lac de Storsjö : elle donnera une idée de la configuration des rives si découpées des lacs suédois.

(1) J'écris ici, « le lac Storsjö », comme plus loin j'écrirai aussi « l'île de Frösö », pour citer des exemples. Ce n'est pas exact, cependant, car le mot *Storsjö* signifie déjà par lui-même : *Lac de Stor* (*Stor*, nom propre, et *sjö*, lac), comme *Frösö* signifie de même : *Ile de Frös* (*Frös*, nom propre, et *ö*, île). Mais tous ces noms figurant sur les cartes précédés des substantifs : lac, île, etc., je fais de même, pour plus de clarté.

En sortant de la gare d'Œstersund, nous sommes abordés par plusieurs personnes qui nous offrent des chambres. C'est ainsi que nous suivons une vieille dame à travers les rues de la ville, si mal pavées, par parenthèse, que l'on eût agi plus sagement en ne les pavant pas du tout. Nous voici chez elle. La chambre qu'elle nous destine est propre, mais grande comme un mouchoir de poche. De plus, il n'y a qu'un lit, mais cette bonne dame nous fait entendre que nous en trouverons un second, quand nous rentrerons. Comment ferons-nous alors pour nous retourner? Enfin, nous verrons cela ce soir, et, prenant la clé, nous voilà partis.

Bâtie presque totalement en bois, et très irrégulièrement, sur la rive Est du lac Storsjö, Œstersund est reliée à l'île de Frösö, située dans le



Le lac Storsjö.

lac, par un grand pont en bois, long de 450 mètres. Nous le traversons et faisons l'ascension du point culminant de l'île, l'Œstberg, ascension qui demande à peine une heure. Le sommet se termine par une petite tour d'où l'œil embrasse un immense panorama sur le lac, dont les bras vont se perdre au milieu d'immenses forêts, et Œstersund qui, vu de là-haut, est d'un aspect très pittoresque.

Nous redescendons, et ayant repassé le pont, dont la solidité nous semble très équivoque, nous nous rendons dans un modeste restaurant de la localité, où nous dînons de grand appétit. Après quoi, un tour sur la promenade qui longe le lac, histoire de fumer une pipe, nous retient assez longtemps. C'était si beau de voir la nuit descendre, noyant d'abord l'horizon dans son ombre, puis, s'avançant peu à peu, envelopper toute la nature de son voile, tandis que seuls les flots du lac scintillaient dans la nuit...

Ah! il est bien, le second lit de cette bonne dame! grand tout juste pour un enfant de huit ans! Chierichetti veut absolument y coucher, prétextant qu'il est plus petit que moi; je proteste, et la discussion aurait pu se prolonger longtemps, si nous n'avions eu recours à un coup de pile ou face, qui m'attribue le lit (?). Je m'y couche donc, mais je suis obligé de garder mes bas pour ne pas prendre froid, car mes jambes, depuis les genoux, dépassent les barreaux! Cela ne m'empêche pas — heureux temps de la jeunesse — de dormir d'un profond sommeil... Le lendemain, levés à la première heure, il nous faut faire des prodiges d'habileté pour arriver à nous vêtir. C'est tout juste si nous ne sommes pas obligés d'ouvrir la porte et la fenêtre pour passer nos manches. Nous avalons en hâte du lait que nous apporte notre hôtesse, et après lui avoir payé le prix convenu, soit 1 kröner et demi (environ 2 francs 10 cent.), nous nous hâtons de gagner la gare, afin de prendre le premier train pour Aare.

Selon sa bonne habitude, la voie recommence à suivre la rive du lac de Storsjö et franchit l'Indalself, rivière qui se jette dans le lac, en formant une belle chute, puis quitte la rive pour aller s'arrêter à Krokom et revenir encore longer le Storsjö, après avoir serpenté sur les bords du lac Nælden. A droite, nous apercevons les sommets du massif montagneux de la Scandinavie, où nous commençons à pénétrer. Qu'on me permette ici de dire deux mots du système orographique de la presqu'île scandinave, car il est très particulier et donne facilement une idée d'ensemble du pays.

Les montagnes, en Suède et en Norwège, ne se présentent pas sous l'aspect de chaînes, comme par exemple les Alpes ou les Pyrénées. Elles forment un vaste plateau, dont la ligne de plus grande hauteur concorde à peu près avec la frontière suédo-norwégienne, depuis le Nord jusqu'au 63° de latitude, environ. A ce point, elles s'infléchissent vers la côte, qu'elles suivent à peu près à 100 kilomètres dans les terres, tandis qu'un de leurs bras se détache pour continuer à servir de frontière naturelle entre la Norwège et la Suède, constituant ainsi la vallée du Glommen, fermée au Nord-Ouest par les sommets les plus élevés du grand plateau (le Sneehättan, 2.294 mètres; l'Horungting, 2.334 mètres; l'Ymesfjeld, 2.573 mètres, et le Rundane, 2.086 mètres). Cet immense plateau montagneux va en s'abaissant de chaque côté de sa crête, mais

tandis que du côté de la Suède, la large bande de terre qui le sépare de la mer Baltique et du golfe de Botnie lui permet de venir, par une légère déclivité, se perdre dans les plaines suédoises, du côté de la Norwège, au contraire, la pente est brusquement coupée par la côte, et le plateau s'arrête à pic au bord de la mer, qui le découpe en de nombreux fiords, formant ainsi, sur cette côte, d'imposantes beautés. Aussi, alors que la Norwège ne compte que peu de cours d'eau, la Suède est sillonnée de rivières, pour la plupart navigables, coulant dans les vallées formées par les contreforts du plateau, et déchiquetée par de nombreux lacs, généralement allongés, parallèlement aux vallées, et dont les rives présentent des sinuosités sans fin. Cette différence entre les systèmes hydrographiques des deux pays, découle de leurs systèmes orographiques, et il faut louer la Providence d'avoir si bien fait les choses, car, si elle avait élevé ce plateau montagneux au centre de la presqu'île, les deux pays eussent offert une configuration semblable au lieu de présenter ces aspects si variés de beauté et de caractère, et pourtant si imposants tous deux.

Ceci dit, le train continue sa route et pénètre dans le plateau montagneux par la vallée de l'Indalself, rivière qui relie tout un chapelet de lacs, témoin le joli lac Lithen, que la voie franchit en partie sur une digue, avant d'arriver à Hjerpen, et forme de nombreuses chutes, témoin aussi celle que nous entendons gronder à notre gauche. Son impétuosité est telle que l'eau, rejaillissant à l'état de vésicules, forme un brouillard opaque qui empêche quelque peu de jouir du spectacle de la chute elle-même. Sur notre droite, les montagnes s'élèvent de plus en plus, et nous apercevons le massif de l'Aareskutan, plus imposant par sa masse que par sa hauteur (1.527 mètres).

Peu après, nous descendons à Aare, petit village situé entre un lac et le pied de l'Aareskutan. Toutes ses constructions sont en bois, y compris sa petite église ancienne, dans le style scandinave, tout à fait curieuse.

Dans notre guide, Aare est donné pour station *très fréquentée* comme « cure d'air ». Mais vraiment, c'est à se demander comment font pour s'y loger les nombreux visiteurs dont on parle, à moins que, pour rendre cette cure d'air encore plus efficace, ils ne couchent à la belle étoile !...

D'ailleurs, ce n'est pas là le seul point à corriger dans notre guide,

pourtant un des meilleurs qui soient ; je n'en finirais pas, si je voulais signaler toutes les erreurs que nous eûmes à y relever.

Il y a, auprès de la gare d'Aare, un petit hôtel très coquet, construit en sapin rouge, et où nous recevons un accueil des plus aimables. Nous sommes, d'ailleurs, à ce moment, les *seuls* voyageurs de passage. Nous déjeunons en compagnie de la propriétaire de cet hôtel et de sa fille, qui toutes deux parlent assez bien allemand, et, après nous être équipés, nous partons pour l'Aareskutan.

Bien qu'il y ait presque constamment de la neige sur la partie supérieure de ce massif montagneux, c'est une ascension qui, par beau temps, ne présente pas de difficultés, et peut se faire en quatre heures, environ. Du sommet, la vue est, paraît-il, merveilleuse, mais nous n'eûmes pas la satisfaction de nous en assurer par nous-mêmes.

Surpris, en effet, lorsque nous étions presque arrivés au sommet, par une bourrasque de neige d'une telle intensité que nous ne voyons plus rien autour de nous, gelés au point de ne plus pouvoir tenir nos cannes, et d'être obligés de les attacher avec nos mouchoirs autour de nos poignets, nous errons à l'aventure, sans toutefois trop nous déplacer, dans la crainte de nous égarer, et simplement dans le but de réagir contre le froid qui nous engourdissait. La bourrasque cesse enfin, au moment où la situation commençait à devenir fortement inquiétante, mais en revanche il fait maintenant nuit noire, et seule la clarté de la blanche nappe de neige nous éclaire.

Nous essayons alors de revenir sur nos pas, prenant mille précautions, enfonçant dans la neige jusqu'à mi-jambes, et n'avançant qu'avec les plus grandes difficultés, tant par suite de la nature du sol, que par suite de notre engourdissement et de notre fatigue. Enfin, après avoir parcouru dix fois plus de chemin qu'il n'était nécessaire, nous réussissons à atteindre une petite cabane, édifiée par le Club des touristes suédois. Après nous être quelque peu reposés dans cet abri, craignant de nous y endormir, nous reprenons notre descente.

Bientôt nous avons franchi les limites de la neige, mais la terre est détrempée et glissante. Néanmoins, nous voilà tirés de ce mauvais pas, et nous rentrons à Aare, mais dans quel état ! trempés, gelés, sales, exténués et mourant de faim, car nous n'avions emporté qu'une bouteille de punch froid, et il y avait plus de seize heures que nous étions partis !

Le temps, qui jusqu'à ce jour avait daigné nous favoriser, venait de nous jouer là un fort vilain tour, et certes, nous garderons tous deux un durable souvenir de cette équipée, qui avait bien failli se terminer en tragédie...

La seule conséquence de ce contre-temps fut d'apporter un retard d'un jour à notre itinéraire, mais, heureusement, nous avions une marge suffisante pour le départ du bateau de Trondhjem.

Les trains étant sur cette ligne encore moins fréquents et moins rapides que sur les autres, nous décidons de rester toute la journée à Aare, pour bien nous remettre de nos fatigues. Nous en avions le plus grand besoin. Le soir, nous dînons encore en famille avec ces dames, et, au dessert, la maman nous annonce qu'elle va nous faire goûter des fruits de son jardin. On apporte alors sur la table un vaste saladier rempli... de lait. Invité à me servir, je ne sais trop que faire, et à tout hasard, je prends ma cuiller, me disposant à remplir mon assiette, quand, à ma stupéfaction, je ramène un quartier de poire ; l'ami Chierichetti en tire un autre, et voilà bientôt le saladier vide. Des fruits dans du lait ! Étrange façon, n'est-ce pas, de les servir !...

Après le dîner, de nombreuses parties de cartes et d'abondantes tasses de thé, au coin du feu, toujours en compagnie de ces dames, nous firent passer une bonne partie de la soirée ; après quoi, comme dans la chanson, chacun s'en fut coucher.

Le lendemain matin, nous nous remettions en route, après avoir pris congé de nos aimables hôtesses, qui, en souvenir de notre passage, offrirent gracieusement à chacun de nous un cendrier en porcelaine, représentant le drapeau suédois.

En quittant Aare, la voie franchit l'Indalself dans un site ravissant, atteint le lac Gefsjö, et traverse une rivière qui le met en communication avec un autre lac, l'Aannsjö, sur lequel se trouve la station d'Aanna, pittoresquement située. Jusque-là nous avions toujours à notre droite les massifs montagneux ; nous apercevons maintenant des deux côtés leurs cimes couvertes de neige ; le Snasahögarn, notamment, se détache sur un fond de glaciers étincelants.

A partir d'Enafors, nous traversons une région tout à fait sauvage et déserte, et le train passe fréquemment sous des tunnels en bois, destinés à protéger la voie de la chute des neiges. De tous côtés la

végétation est toute rabougrie, la terre sans verdure, et le pays présente un aspect désolé et sévère. C'est la solitude avec toute sa tristesse jusqu'à Storlien, station frontière entre la Suède et la Norwège. Après avoir subi la visite de la douane, on y quitte le train suédois pour prendre le train norwégien jusqu'à Trondhjem. Mais tout cela ne se fait guère prestement, aussi l'arrêt y est-il des plus longs.

Dans les environs de Storlien, à peu près à trois quarts d'heure de marche, un riant cours d'eau, le Tevlan, forme une belle cascade, haute de 30 mètres, qui porte un bien joli nom : « voile de fiancée » (Brudslöjan). L'image est à la fois charmante et heureuse, car cette cascade, par la blancheur, la pureté, la transparence de sa nappe d'eau, comme par le remous même qui se produit au pied de sa chute, évoque bien l'idée d'un voile léger, dont le bas ondoierait sous un souffle...

Peu après Storlien, le train norwégien, qui marche encore plus lentement que le train suédois, — et pourtant la voie descend, — passe la frontière. Nous voilà en Norwège. La première station est Méraker, et de la gare, située sur la hauteur, nous jouissons d'une vue superbe sur la vallée de la Reinaa, au fond de laquelle se dressent, formant rideau, de hautes montagnes, parmi lesquelles l'Aareskutan. Puis se succèdent Gudaa, Floren et autres stations sans grand intérêt. Le pays redevient verdoyant, creusé de vallées étroites et profondes. Nous redescendons maintenant le versant nord-ouest du plateau, en suivant la vallée de la Stördöla, — je dis « vallée », mais en réalité ce sont plutôt des gorges — dans laquelle tombent du haut des rochers de nombreuses cascades. Le pays est de toute beauté, et tout en dînant tranquillement, selon le mode que nous avions adopté, nous ne cessons de regarder, enthousiasmés par l'aspect grandiose de cette nature sauvage. Le train s'arrête encore à Hommelvik, Malvik, Ranejhm, petites localités situées sur le fiord de Trondhjem, et qui n'ont d'autre importance que leur commerce de bois.

Pendant les vingt-cinq derniers kilomètres de son parcours, la voie, souvent ménagée sur les flancs du roc, longe le Stördalsfjord, et plus loin le Strindesfjord, qui en réalité ne sont que des parties du grand fiord de Trondhjem, bordé d'immenses rochers qui tombent, telles des murailles, dans la mer. Vu dans la demi-obscurité du crépuscule, ce spectacle imposant nous impressionne vivement. Voir les fiords, c'était

là notre but principal, l'idéal de notre voyage, et nous y touchons! Pourtant ce n'est là qu'un modeste avant-goût.

Il est près de neuf heures quand le train, ayant franchi le Nidelv, nous arrête en gare de Trondhjem. Après avoir été prendre notre café en ville et fait un tour pour en avoir une première idée, nous rentrons nous coucher à l'hôtel de Scandinavie.

Trondhjem est bâti sur le bord du fiord qui porte son nom, occupant la presqu'île que forme le Nidelv, avant de se jeter dans ce même fiord. Son importance historique est grande, et c'est là que jadis on sacrait les rois. Ses longues rues régulières, toutes larges au moins de 25 à 30 mètres, dans le but d'empêcher les incendies de se propager, et se coupant à angle droit, lui donnent une physionomie toute particulière.

Comme monuments, il n'y en a guère qu'un à citer, mais il doit figurer au tout premier rang des monuments scandinaves, tant au point de vue architectural qu'au point de vue historique : c'est la cathédrale.

Commencée en 1151, elle a été construite en plusieurs fois, ce qui explique qu'elle appartienne à deux styles. La salle du chapitre et le transept sont du style roman ; le chœur et la nef du style gothique. Depuis 1869, on travaille à sa restauration, pour laquelle l'État a voté des fonds importants. Lors de notre voyage, les travaux étaient encore en pleine activité, et il est probable qu'il coulera encore de l'eau du Nidelv sous les ponts de Trondhjem, avant qu'ils soient entièrement terminés. Toutefois, ils étaient alors suffisamment avancés pour que nous puissions juger de la beauté très réelle de l'édifice.

Outre cette visite, nous nous rendons encore au musée des pêcheries, intéressant par sa collection d'engins de toutes sortes et ses spécimens de constructions navales norwégiennes. Un tel musée est bien à sa place sur cette côte dont la pêche est la principale ressource, et, à ce point de vue, sa visite est très instructive.

Un matin, nous promenant sur le port, nous eûmes l'occasion d'assister à un spectacle qui nous divertit un bon moment. Sur une table était étendu un énorme poisson plat, encore tout palpitant, et derrière, accoudé sur un énorme couperet piqué dans la table, se tenait, impassible, un solide gaillard, tout barbu, dans la position du gladiateur au repos. Une ménagère s'approche, examine le poisson et adresse à

l'homme quelques mots en norwégien. Celui-ci, sans répondre, et toujours imperturbable, saisit son arme — c'est le mot — et vigoureusement en assène deux ou trois coups formidables qui, adroitement dirigés, détachent un morceau du poisson. Après quoi, il émet un ou deux monosyllabes, en indiquant sans doute le prix, car la femme lui tend quelques « öre » qu'il enfouit rapidement dans sa poche; après quoi, il reprend, avec calme, sa position primitive. A chaque personne qui se présentait, même jeu. Le flegme et l'adresse de cet homme nous amusèrent fort, et nous restâmes longtemps à le regarder débiter son énorme poisson, mais en nous tenant un peu à l'écart, cependant, car à chaque coup de son arme, des éclaboussures d'eau et de sang volaient de toutes parts, ce dont il ne semblait, d'ailleurs, nullement se préoccuper.

Nous profitons de notre séjour à Trondhjem pour aller faire une excursion aux environs, afin de voir les chutes que forme le Nidelv.

Remontant le cours de cette rivière, au milieu d'une forêt de sapins, nous atteignons la première chute, le Lille Lerfos. La rivière coule très resserrée à cet endroit, et la masse d'eau bondit avec impétuosité d'une hauteur de 25 mètres. L'autre chute, située en amont, est plus calme, mais plus belle. C'est le Store Lerfos. La nappe d'eau, très large, est séparée en deux parties égales par une avancée du rocher, et l'eau descend majestueusement de chaque côté, d'une hauteur de 32 mètres.

Près de la première chute, une très jolie construction en bois, dans le style des anciens chalets norwégiens : c'est le restaurant de Fossestuen; nous y entrons nous rafraîchir d'une bouteille de soda, dont il est fait une grande consommation en Scandinavie.

En revenant par les hauteurs, nous jouissons du superbe panorama du fiord, de la ville et de son port, que défend l'île de Munkholmen, jadis couvent, aujourd'hui forteresse.





VI

Le Nordland.

Bodö. — Tromsö. — Les Lapons. — Hammerfest. — Le Spitzberg. — Le soleil de minuit. — Le cap Nord. — Les iles Lofoten.

L'étroite bande de la Norwège comprise entre la frontière suédoise et la côte, à partir du 65° de longitude en remontant vers le Nord, a reçu le nom de Nordland (pays du Nord). Cette contrée se termine, à l'extrémité de la presqu'île, par le Finmark.

Un service régulier de bateaux assure toute l'année les communications régulières avec toute cette côte, en touchant à Bodö, Tromsö, Hammerfest, quelquefois au cap Nord, et à Vadsö, stations principales, à côté desquelles il y a toute une série de petits ports de moindre importance. Outre ce service, des bateaux spécialement aménagés pour les touristes, partent aussi de Trondhjem, mais seulement pendant la période où il est possible de voir le soleil de minuit, en deçà du cercle polaire arctique, c'est-à-dire à peu près de fin mai aux premiers jours d'août.

Nous préférâmes prendre la ligne régulière, et cela pour plusieurs raisons. D'abord le passage y est moins onéreux par lui-même, et de plus, par cette ligne, nous pouvions encore profiter de la réduction prévue par notre billet circulaire, économie fort appréciable. En outre, on jouit à bord de ces paquebots d'une solitude relative, tandis que les bateaux de touristes sont envahis par une foule de voyageurs,

anglais pour la plupart, accaparant et encombrant tout, à bord comme à terre, avec ce sans-gêne qui est l'apanage des fils d'Albion.

On est d'ailleurs très bien sur la ligne régulière : les cabines y sont suffisamment confortables et la nourriture satisfaisante. Si, d'ailleurs, les bateaux de cette ligne sont moins rapides, ce n'est pas là un défaut, et s'ils ne touchent pas à tous leurs voyages au cap Nord — ce qui est peut-être changé aujourd'hui, — il faut convenir que l'ascension de ce cap n'a rien de particulièrement captivant, et que son principal intérêt est de constituer un but, le *finis Europæ*, que l'on se flatte d'avoir atteint. Comme il n'y a qu'un départ chaque semaine par la ligne régulière, il faut naturellement — simple question de détail — faire coïncider son arrivée à Trondhjem avec un de ces départs.

Tout compte fait, si je devais recommencer ce voyage, ce n'est pas encore aux bateaux de touristes que j'accorderais mes préférences, quand ce ne serait que pour éviter le contact de cette cohue d'Anglais, et n'était le vieux renom de la galanterie française, j'allais ajouter aussi... d'Anglaises.

Il est bien difficile de donner une idée d'ensemble du voyage à travers le Nordland, car les aspects qu'il présente sont à la fois tellements variés et tellement grandioses, qu'il faut réellement les avoir contemplés pour s'en rendre un compte exact. Tout, d'ailleurs, concourt à la beauté de cette région ; il est même un phénomène météorologique que l'on a vite remarqué quand on parcourt ces parages : c'est que la lumière solaire, le jour comme la nuit, l'aube comme le crépuscule, n'y ont ni la même teinte, ni la même transparence que dans les autres parties de l'Europe, et sous ces diverses actions lumineuses, la mer, généralement d'un beau bleu, s'y moire de reflets superbes.

Il semble vraiment que la nature ait mis là tout en œuvre pour se dévoiler aux yeux de l'homme, et l'impressionner par un spectacle d'une imposante grandeur...

Après être sorti du fiord de Trondhjem, laissant sur la rive droite Rödbjerget et les ruines de son ancien couvent, et avoir touché à Bejan, le paquebot tourne brusquement vers le Nord, devant le Kjeungen, grand phare peint en une éclatante couleur rouge, placé là comme quelque borne gigantesque, et remonte le long de la côte de la presqu'île

de Fosen. Voici Valdersund, petit port en face de l'île de Vadsö ; à droite, l'entrée de l'Aafiord, fermée par l'île de Lövö, et à gauche, les îles Lindnäsö et Stokö, et nous arrivons, après avoir doublé le cap Thornäs, à Stoksund, puis, ayant franchi l'ouverture du Skjörafjord, à Sydkrogö. La côte, comme les îles, est bordée de rochers abrupts, parfois recouverts d'une courte mais très verdoyante végétation, et leurs parois sont utilisées par les pêcheurs pour mettre à sécher le poisson, surtout la morue.

En face de Sydkrogö, en pleine mer, se trouve l'île d'Almenningen, où l'on a ouvert des carrières de marbre, employé pour la restauration de la cathédrale de Trondhjem.

Passant devant l'estuaire du Brannsfjord, le bateau va faire escale à Besaker, puis à Ramsö, dans l'île du même nom. Sur les rochers, nous remarquons, par places, de grands cercles tantôt noirs, tantôt blancs, que nous prenons tout d'abord pour des cibles. Renseignement pris, ce sont tout simplement des points de repère pour les bateaux qui viennent s'y amarrer.

Quelques îles, toujours rocheuses, l'entrée du Sveefjord, et nous laissons la côte, cachée par les îlots innombrables qui la bordent, pour gagner, en pleine mer, Björöen, au milieu d'une quantité d'îles à travers lesquelles le paquebot serpente avant d'entrer dans le Namsenfjord.

Quittant l'Océan, nous voici donc dans un fiord, et tout de suite nous sommes surpris par le calme absolu qui y règne. Plus de brise vous fouettant le visage, mais une atmosphère paisible sans un souffle de vent; plus de bruit des flots se heurtant sur les rochers, mais une belle nappe d'eau claire, très bleue et impassible ; en un mot, ce calme spécial aux fiords, et que l'on apprécie d'autant plus que l'on vient du large. D'ailleurs, le repos de la nature y est tel que l'eau qui provient de la fonte des neiges reste à la surface, en vertu de sa plus légère densité, et ne se mélange pas à l'eau salée. Cependant l'entrée des fiords ne gêle jamais, par suite du voisinage du Gulf-Stream. Plus nous avançons, plus les rives gagnent en beauté, tour à tour rocheuses ou verdoyantes, et variant sans cesse d'aspect, avec leurs découpures bizarres. Tantôt c'est une passe étroite ; tantôt c'est une sorte de bassin, et toujours revient cette impression que la route est barrée et qu'on ne sau-

rait aller plus loin... c'est réellement féerique !... Sur la droite, nous laissons le Langenfjord, sorte de bras du fiord principal, et Namsos apparaît, dans un site des plus pittoresques, dominé par le Björum-klampen, hauteur dont le sommet permet de jouir d'un fort beau coup d'œil.

Dans les environs, le Namsenelv, qui se jette dans le fiord à Namsos, forme une jolie cascade, le Fiskumfos, remarquable surtout par le volume de sa masse d'eau, qui se précipite d'une hauteur de 32 mètres.

Le commerce de bois du Nord, très important à Namsos, constitue la seule industrie de cette petite ville de 2.000 habitants.

Pour regagner la haute mer, point n'est besoin de remonter entièrement le Namsenfjord. On bifurque, en effet, à droite pour s'engager dans l'étroite passe de Lokkaren, qui débouche dans le détroit de Sörvik, et après avoir touché à Foslandsosen et suivi le détroit rouge (Rödsund), on se retrouve dans l'Océan, à l'entrée du Foldenfjord, ayant ainsi fait le tour de l'île Otter. Le bateau aborde alors à Appelvær, et traversant une quantité de petites îles qui parsèment la mer — telles des constellations — atteint, par le détroit de Närö, le petit port de Rörvik, dans l'île d'Indrevigten.

Remontant un long chenal, avec à gauche les îles de Lövö, Gjernigen, en face de l'Eiberfjord, et Risvær, nouvelle escale, nous atteignons l'île de Lekö, pour aborder encore à Skei. L'ensemble des rochers de cette dernière île présente un aspect très étrange; parmi eux, il en est un notamment qui se dresse, semblable à la statue de quelque femme géante.

Pénétrant dans la baie formée par le Kjeldefjord et l'Urfjord, et suivant la passe qui sépare la terre ferme de l'île de Kvalö, le bateau arrête de nouveau à Sömnæs. Sur la gauche se dressent les rochers de l'île de Torgen, dont le plus grand, nommé le Torghatten, présente une curiosité naturelle fort bizarre. — Par exemple, pour y atteindre, quel sentier il faut suivre ! — Le rocher est percé à peu près en son centre, et de part en part, d'une sorte de tunnel naturel nommé le « Hullet » (le trou), haut d'environ 20 mètres à l'une de ses issues, pour aller sans cesse s'élargissant jusqu'à l'autre extrémité, qui atteint 75 mètres de diamètre. Sa longueur totale est de 160 mètres. On regarde par

cette sorte d'immense télescope, et la vue que l'on a ainsi sur l'Océan et ses pléïades d'îles rocheuses, est certainement une des choses les plus belles qui se puissent voir. Plus tard, le paquebot passe, à un moment donné, dans l'axe du « Hullet », et nous pouvons encore apercevoir le jour au travers de ce tunnel.

Après avoir franchi le détroit de Brönö et touché à cette station, importante par ses pêcheries de hareng, laissant à droite le Velfjord, nous venons passer entre la côte et l'île d'Havnö, pour aller aborder à Forvik. Puis voici à droite l'Österfjord, à gauche les îles de Minda et de Rödövaagen, d'où nous mettons le cap sur l'île de Thjötö, dernière escale avant de pénétrer dans le Vefsenfjord.

A gauche, sur l'île d'Alsten, se dressent sept sommets réguliers que l'on a nommés les sept sœurs (syv söstre). Il y en a même deux qui sont sœurs jumelles, — puisque sœurs il y a, — car l'un des sommets est divisé en deux pointes.

Le Vefsenfjord est un des jolis fiords de cette côte, et sa forme même, en demi-cercle, ne contribue pas peu à sa beauté. Les hauteurs de ses rives disparaissent sous la verdure foncée de profondes forêts de sapins, fortune de cette contrée, et du petit port de Mosjöen, situé au fond du fiord, que nous quittons en contournant l'île d'Alsten par une série de détroits, pour venir faire escale à Sannæsjön... Et toujours le bateau poursuit sa route vers le Nord, longeant la côte, pénétrant dans ses découpures, revenant vers les îles, franchissant d'étroites passes, et s'arrêtant, çà et là, dans une foule de petits ports, en réalité simples localités constituées par l'agglomération de quelques habitations en bois sur un point de la côte, et dont la seule raison d'être sont les pêcheries importantes, qui se pratiquent tous les ans, dans ces parages.

Que la nuit vienne, très courte, d'ailleurs, ou que le jour se lève, toujours nous allons, mais lentement cependant, tandis que se déroulent sans cesse les beautés si spéciales à la côte du Nordland.

Sur la gauche, voici les cimes de la grande île de Dynnäsö, puis Kobberdal, dernier arrêt avant d'entrer dans le Ranenfjord, un des plus importants de la Norwège par ses grandes forêts de sapins, dont la majeure partie est utilisée à la construction des « Ranenbaader », sortes de barques pointues et très hautes à l'avant comme à l'arrière. Leur forme et leur nom — *Ranen Baader*, bateaux du Ranen — étaient

d'abord locaux, et se sont peu à peu étendus à toute la Norwège. Ces barques, auxquelles — à cause de leur provenance — on a conservé leur nom originaire, sont aujourd'hui le type de la construction nationale. C'est encore maintenant dans le Ranenfjord, à Mo et Hæmnäs qu'il s'en construit le plus chaque année, et ces deux petits ports jouissent, à ce point de vue, d'une juste renommée.

Lorsque le temps est favorable, on peut apercevoir de Mo l'imposante masse blanche de l'énorme glacier de Svartisen qui, parallèle à la côte, s'étend sur une longueur de 55 kilomètres et une largeur moyenne de 16, ce qui représente, par conséquent, près de 900 kilom. carrés. C'est assez respectable ! Du reste, avec le Svartisen et le Jostedal, à peu près égaux, la Norwège possède les deux plus grands glaciers de toute l'Europe.

En remontant le fiord, le paquebot touche à Vikholmen, dans un site ravissant de l'île Hemnäsö et à Alderen, sur le Stegfjord. Nous voici au milieu de l'archipel des îles Threnen, dont la plus importante est Hestmandö (île du Cavalier), ainsi nommée à cause de sa forme qui représente assez bien la silhouette d'un cavalier sur son cheval.

De tous côtés, dans les îles s'élèvent des phares qui, inutiles ou à peu près, pendant l'été, sont en revanche indispensables l'hiver, au milieu du dédale formé par ces myriades d'îles et d'îlots.

C'est un peu avant d'atteindre l'île d'Hestmandö que l'on franchit le cercle polaire arctique (66° 32' 30'').

Remontant de nouveau la côte, voici successivement Selsövik, Rödö, Grönö, ces deux derniers ports séparés par le Tjongfjord et le Skarsfjord, et Ornäs, à l'entrée de Glomfjord. Du bateau nous voyons très nettement le Svartisen, dominant la côte de son éclatante blancheur qui se détache sur le bleu du ciel. De Grönö, la vue est particulièrement belle, non seulement sur l'ensemble du massif, mais encore sur tous les glaciers qui descendent vers les fiords. On se figurerait difficilement spectacle aussi grandiose que celui de ces glaciers voisinant avec la mer, spectacle qui, dans ces régions, se présente sans cesse sous des aspects variés à l'infini.

Au delà d'Ornäs, laissant à gauche les îles Merö et Hunsö, et à droite le cap Künnen, nous arrivons, en traversant toute une flottille de barques de pêche qui sortent du port, à Bodö, à l'entrée de Saltenfjord.

Bodö, une des plus importantes localités de la côte, quoique cependant très modeste, puisqu'elle compte à peine 4.000 habitants, surprend par le contraste de ses habitations nouvelles et de ses vieilles constructions en bois, couvertes de gazon. Parmi celles-ci, son antique église, construite dans le style gothique, est certainement une des plus curieuses du genre.

Aux environs s'élève un sommet, le Löbsaasen, dont nous ne manquons pas de faire l'ascension, car il permet de contempler sur la mer un panorama d'une rare beauté, dont l'archipel des îles Lofoten, le Saltenfjord et les montagnes environnantes, parmi lesquelles la masse étincelante du Svartisen, forment le fond et les contours.

C'est à Bodö que Louis-Philippe exilé s'arrêta en 1796, lors de son voyage au cap Nord, et l'on montre encore aux environs un presbytère où il séjourna.

Se dirigeant maintenant sur Kjärringe, le paquebot vient passer devant l'embouchure du Sörfoldenfjord et du Nordfoldenfjord, tous deux d'une beauté sauvage, avec leurs rives montagneuses; puis après avoir longé l'île d'Engelö, touche à Grönö, Böjö et Skutvik, dernière escale sur la côte norwégienne. C'est de là que nous partons pour traverser le Vestfjord, et aller aborder au port le plus important des îles Lofoten, Svolvär.

Toute la région que nous parcourons depuis le passage du cercle polaire est, sans conteste, la plus belle de notre traversée. L'arrivée au Lofoten, dont les étranges rochers grandissent peu à peu, et semblent, vus de la mer, présenter une infranchissable barrière, tant leur enchevêtrement serré empêche de rien voir au delà, constitue un spectacle inoubliable et qui nous jeta, mon compagnon et moi, dans une réelle extase. Nous longerons d'ailleurs, à notre retour, toute la côte sud de cet archipel, et j'y reviendrai alors plus longuement.

Ayant touché à ce seul point des Lofoten, Svolvär, nous regagnons le fond du Vestfjord et la terre ferme, où le bateau aborde à Tranö et à Korsnäs, juste à l'entrée de la baie formée par le Tysfjord et ses nombreuses ramifications : l'Hellemsfjord, le Bornfjord, qui s'enfonce presque jusqu'à la frontière suédoise, le Grundfjord, le Munfjord et le Stedfjord, dominé par le haut sommet du Stedtind.

Peu à peu, le caractère sauvage et imposant de la côte s'accentue;

les sommets couverts de neige deviennent plus fréquents, tandis que la verdure, au contraire, commence à se faire plus rare. Voici sur notre droite un des plus grands fiords de la Norwège, l'Ofotenfjord, et nous nous engageons dans le détroit resserré de Tjäll, le long de l'île de Hindö, si découpée que, par places, il semble ne tenir qu'à un fil que la mer ne la sépare subitement en une multitude d'îlots.

Nous traversons ainsi l'archipel des Lofoten, au point où même il prend naissance, en se séparant de la côte norwégienne, et le bateau, continuant ses nombreuses stations, tel un omnibus, serpente toujours au milieu de ce dédale si capricieux, pour toucher successivement à Lödingen, Dragland, Sandtorv, Græsholmen, et passer enfin de l'autre côté des Lofoten, à Harstad, sur le Vaagsfjord, à l'extrémité nord de l'île de Hindö.

Dans le voisinage de ce dernier port, se trouve un camp de Lapons, où nous ne manquons pas de nous rendre. Du reste, nous sommes maintenant dans une région où ces campements sont en assez grand nombre, et nous aurons encore d'autres occasions de voir de près les Lapons, aux environs de Tromsö, par exemple.

Après la traversée du Vaagsfjord, le bateau s'engage de nouveau dans une série de passes étroites et tortueuses, formées d'un côté par les découpures du rivage norwégien, et de l'autre par les deux grandes îles Senjen et Kvalö, passes dont nous ne sortirons plus qu'à Tromsö.

Déchiquetant la côte sans relâche, les fiords se multiplient, tantôt s'enfonçant presque en ligne droite, tantôt décrivant d'incessantes sinuosités, et paraissant chercher leur route à travers les montagnes et les rochers.

Voici le Salangenfjord, grandiose avec, à gauche, le glacier et la cascade de l'Aarbodstind, et, à droite, le pic de Faxtind, puis le Solbergfjord, et le Malangenfjord, avec ses trois bras et son petit port de Maalsnäs. De grandes montagnes neigeuses l'environnent de toutes parts, tandis que le glacier du Bensjordtind sépare son embouchure de celle du Balsfjord qui, pénétrant, lui aussi, très profondément à travers d'imposants massifs montagneux, repose sous leur nappe de neige... et de l'autre côté, dans l'île de Kvalö, même spectacle de rochers au bord du détroit, et derrière encore un fond de neige : c'est le massif du Blaamand.

Tel est le merveilleux décor, défiant toute description, à travers lequel nous naviguons depuis Harstad, sur une eau du bleu le plus pur. Et ce qui nous permet de n'en perdre aucun détail, ce sont les nombreux atterrissages que nous effectuons à Tovik, Havnik, petit port de l'île de Roldö, qui contient — véritable rareté pour ces parages — une église *en pierre*, Soveien, enfoui au fond du Salangenfjord, Kastnäshavn, au milieu d'un cercle de montagnes, Klösen, Reisen, Finsnäs, Gibostad et Maalsnäs.

Enfin, s'engageant dans l'étroit Tromsösund, le paquebot nous débarque peu après à Tromsö.

Tromsö est une ville de 5 à 6.000 habitants. C'est donc une petite ville ; néanmoins son importance est grande, non pas à cause de son évêché — heureux évêque ! un si beau diocèse, et si peu d'ouailles ! — mais à cause de sa situation géographique. C'est, en effet, le principal lieu d'armement pour la pêche et le centre du commerce des poissons conservés, des peaux et de l'huile de foie de morue, produit universellement connu. J'allais écrire « universellement apprécié », mais j'ai souvenir de mon enfance...

Toutefois, ce sont là choses qui, si elles font la prospérité de Tromsö, ne sont que d'un mince attrait pour le voyageur. Mais il y a mieux pour ce dernier : c'est d'abord l'église évangélique, vaste et curieux édifice en bois ; la visite du musée zoologique, et surtout, dans le voisinage, un important campement de Lapons, établi au fond de la vallée appelée le Tromsdal. On s'y rend aisément à pied, par une jolie petite route qui suit la rive d'un torrent et aboutit à une sorte de cirque, dominé par le sommet du Tromsdalstind. C'est là qu'est groupé le camp.

Les Lapons qui sont établis au Tromsdal sont des Lapons suédois, de Karesuando, qui, en vertu d'un traité, ont le droit de venir passer l'été en Norwège, comme, réciproquement, les Lapons norwégiens ont de même le droit de se rendre en Suède, pour y passer l'hiver sur les bords des lacs. On a en eux le spécimen d'une peuplade qui n'a encore subi d'autre influence civilisatrice que celle de la prédication luthérienne, ce qui ne les empêche pas, d'ailleurs, d'avoir conservé nombre de primitives superstitions étranges, et d'accorder la plus grande confiance aux sortilèges et autres balivernes de leurs sorciers.

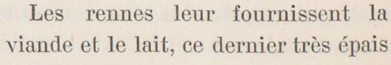
Petits, nettement brachycéphales, la face plate et généralement sans

barbe, percée de petits yeux, le teint d'un jaune blafard, ils vont, les jambes rejetées en dehors, d'une démarche lourde et lente de gens qui n'ont pas pour principe de se presser, vêtus de peaux de rennes assez habilement transformées en vêtements, les jambes sanglées dans des sortes de gaines en cuir, et le chef bizarrement couronné d'une sorte de haute calotte à quatre pans, faite en gros drap bleu, et ressemblant vaguement à une mitre d'évêque, ou encore d'une espèce de serre-tête en fourrure qui leur couvre les oreilles, ne laissant à nu que ce qui est indispensable pour voir, manger ou... éternuer.



Lapon.

L'été, ils logent par familles sous des tentes tout à fait primitives, faites de toiles et de peaux appliquées sur de grossières armatures en bois, et fermées par quelques planches. L'hiver, plus confortables, leurs habitations se composent de cahutes en pierre, à moitié enfouies dans le sol et percées à leur sommet d'un trou, qui tient lieu à la fois de fenêtre et de cheminée, tandis qu'au milieu de cette pièce unique, pend un chaudron destiné à la préparation, d'ailleurs fort simple, de leur nourriture.



Les rennes leur fournissent la viande et le lait, ce dernier très épais et d'odeur très forte, rappelant par son aspect le lait caillé. Ils se nourrissent aussi de fromage fait avec ce lait, et de poissons secs. On le voit, c'est un ordinaire des plus... ordinaires.

Les Lapons sont toujours accompagnés de grands troupeaux de rennes, et ces jolies bêtes sont leur providence. Outre la nourriture, ils en retirent encore le vêtement, et s'en servent comme moyen de transport, conjointement avec leurs chiens-loups, les attelant à leurs traîneaux. Le troupeau qui accompagne les Lapons installés au Tromsdal, ne comporte pas moins de 4.000 rennes, laissés en liberté dans les environs, autour du camp, où ils paissent en faisant entendre une sorte de

grognement, accompagné du crépitement bizarre de leurs articulations (1), et du bruit de leurs sabots sur les rochers. Quand les Lapons désirent en attraper, ils leur lancent, à la façon des Gauchos, un lasso autour des cornes, et le tour est joué. Mais ils en gardent toujours une centaine à leur disposition, dans un enclos, au milieu du camp.

Si la vue des Lapons est d'autant plus intéressante pour le voyageur que leur manque de civilisation est à peu près absolu, il serait cependant à souhaiter qu'ils en connussent au moins les notions les plus élémentaires, ne serait-ce que pour y apprendre quelque peu la civilité, et beaucoup la propreté.

Notre poète comique Régnard a fait, en 1681, un voyage en Scandinavie, et dans les trois relations qu'il en a laissées, les pages les plus importantes sont celles consacrées à la Laponie et à ses habitants. Je lui emprunte les lignes suivantes, relatives aux mœurs et coutumes des Lapons à deux époques de leur vie, la naissance et le mariage, et susceptibles de donner une idée plus précise de cette peuplade.

« Les Lapons n'ont de chrétien que le nom, et leur cœur est encore païen. Ils portent leurs enfants au prêtre pour baptiser, quelque temps après qu'ils sont nés : si c'est en hiver, ils les portent avec eux dans leurs traîneaux ; et, si c'est en été, ils les mettent sur des rennes, dans leurs berceaux pleins de mousse, qui sont faits d'écorce de bouleau, et d'une manière toute particulière. Ils font ordinairement présent au prêtre d'une paire de gants, bordés en de certains endroits de la plume de *loom*, qui est violette, marquetée de blanc, et d'une très belle couleur. Sitôt que l'enfant est baptisé, le père lui fait ordinairement présent d'une renne femelle, et tout ce qui provient de cette renne, qu'ils appellent *pannikcis*, soit en lait, fromage et autres denrées, appartient en propre à la fille ; et c'est ce qui fait sa richesse lorsqu'elle se marie. Il y en a qui font encore présent à leur enfant d'une renne, lorsqu'ils aperçoivent sa première dent... Ils changent le nom de baptême aux enfants, lorsqu'ils ne sont pas heureux... Touchant le mariage, les Lapons marient leurs filles assez tard, quoiqu'elles ne manquent

(1) Les rennes offrent en effet une particularité assez singulière : quand ils marchent, leurs jambes font entendre un craquement assez exactement comparable au bruit d'une étincelle électrique.

pas de partis, lorsqu'elles sont connues dans le pays pour avoir quantité de rennes, provenues de celles que leur père leur a données à leur naissance et à leur première dent; car c'est là tout ce qu'elles emportent avec elles ; et le gendre, bien loin de recevoir quelque chose de son beau-père, est obligé d'acheter la fille par des présents... Lorsqu'un Lapon a jeté les yeux sur quelque fille qu'il veut avoir en mariage, il faut qu'il fasse état d'apporter quantité d'eau-de-vie, lorsqu'il vient faire la demande avec son père ou son plus proche parent... En ce pays, on ne conclut jamais de mariage qu'après avoir vidé plusieurs bouteilles d'eau-de-vie, et fumé quantité de tabac. Plus un homme est amoureux, et plus il apporte de brandevin, et il ne peut, par d'autres marques, témoigner plus fortement sa passion. Ils donnent un nom particulier à cette eau-de-vie, que l'amant apporte aux accords, et ils l'appellent « la bonne arrivée du vin », ou *soubbouvin*, *le vin des amants*. C'est une coutume chez les Lapons d'accorder leurs filles longtemps avant que de les marier : ils font cela afin que l'amoureux fasse durer plus longtemps ses présents; et, s'il veut venir à bout de son entreprise, il faut qu'il ne cesse point d'arroser son amour de ce breuvage si chéri. Enfin, lorsqu'il a fait les choses honnêtement pendant *un an ou deux, quelquefois,* on conclut le mariage. »

J'interromps là ma citation — qui, je pense, montrera les Lapons sous un jour assez intéressant, — car Régnard semble s'être complu à développer, souvent en des termes trop crus, certains détails de leur vie qui, pour être étranges, n'en sont pas moins fort risqués, et hors de propos ici.

Puisque je parle de cette partie de l'œuvre de Régnard, j'adresserai au rival de Molière le reproche grave d'avoir trompé ses lecteurs d'alors, précisément sur la partie de son voyage, dont il tire le plus de vanité. Il écrit, en effet :

« Nous fûmes occupés le reste de ce jour, à graver sur une pierre des monuments éternels (!), qui devaient faire connaître à la postérité que trois Français n'avaient cessé de voyager qu'où la terre leur avait manqué, et que malgré les malheurs (?) qu'ils avaient essuyés... ils étaient venus planter leur colonne au bout du monde, et que la matière avait plutôt manqué à leurs travaux, que le courage à les souffrir. L'inscription était telle :

Gallia nos genuit, vidit nos Africa ; Gangem
Hausimus, Europamque oculis lustravimus omnem :
Casibus et variis acti terraque marique,
Hic tandem stetimus, nobis ubi defuit orbis.

De Fercourt, de Corberon, Régnard.

Anno 1681, 18 Augusti (1).

« Nous gravâmes ces vers sur la pierre et sur le bois, et, quoique le lieu où nous étions ne fût pas le véritable endroit pour les mettre, nous y laissâmes pourtant ceux que nous avions gravés sur le bois, qui furent mis dans l'église, au-dessus de l'autel (2). Nous portâmes les autres avec nous pour les mettre au bout du lac de Tornotresch, d'où l'on voit la mer glaciale, et où finit l'univers » (3).

Or, cet endroit est à l'intérieur des terres, en deçà du plateau montagneux de la Scandinavie, et le cap Nord ou le Nordkyn qui, comme on le verra plus loin, constituent la côte la plus septentrionale de l'ancien continent — car je ne vois pas trop où pourrait *finir l'univers* — sont encore, à vol d'oiseau, à plus de 400 kilomètres de l'endroit où se trouvaient alors Régnard et ses deux compagnons !...

A côté de cette erreur, commise volontairement pour rehausser l'intérêt de son voyage, il en est une foule d'autres, parfois très amusantes, comme celle qui fait prendre à Régnard les petits des rennes, — autrement dit les faons — pour des veaux !. . Cela marche de pair avec les lézards de la Bourse de Copenhague !...

Mais je n'ai pas à faire œuvre de critique, et je reviens à notre voyage.

Après cette visite rendue aux Lapons, nous regagnons Tromsö — qui, par parenthèse, était alors dans sa centième année d'existence — afin de reprendre notre bateau pour continuer notre voyage vers le Nord.

Tout en redescendant du Tromsdal, nous pouvons jouir d'une vue superbe, qui s'étend devant nous : c'est Tromsö, environné de hauteurs,

(1) « La France nous a donné la naissance ; nous avons vu l'Afrique, puisé au Gange et parcouru toute l'Europe ; nous avons eu différentes aventures, tant sur mer que sur terre, et nous nous sommes enfin arrêtés en cet endroit, où le monde nous a manqué. »

(2) Cette inscription est, en effet, conservée dans la sacristie de l'église de Jukasjærvi, petite localité du Lappmark.

(3) J.-F. Régnard. *Voyage de Laponie*. Passim.

verdoyantes au pied, tandis que les sommets disparaissent sous la neige.

Dans cette région, la végétation — dans les endroits de plus en plus rares où il s'en trouve — est d'une intensité surprenante ; les feuillages sont d'un coloris remarquablement vif, et cette luxuriance de la verdure ne fera qu'augmenter, au fur et à mesure que nous irons vers le Nord. Au premier abord, le fait peut sembler étrange, car nous sommes dans un pays froid. Rien n'est cependant plus naturel, car c'est, en effet, sous l'action de la lumière que se développe la chlorophylle, matière colorante des feuilles, et nous sommes dans la partie de l'Europe la plus éclairée, puisqu'elle n'a pas de nuit, précisément pendant les mois où la végétation est le plus active.

De Tromsö, le paquebot continue à suivre une passe étroite, entre la côte et les îles Ringvadsö et Reinö, passe qui, à cet endroit, porte le nom de Grotsund. A droite, juste à la pointe formée par l'Ulfsfjord, s'élève l'Ulfstind, et la vue de ce côté, sur les montagnes et les glaciers de la presqu'île de Lyngen, est de toute beauté. Nous pouvons en jouir tout à notre aise, tandis que nous faisons route vers la petite île de Karlsö, pour revenir ensuite passer entre les îles Arnö et Kaagö, et toucher à Skjervö.

C'est devant ce dernier port qu'un an plus tard, à quelques jours près, le *Fram*, à son retour du voyage d'exploration de Nansen au pôle Nord, devait venir jeter l'ancre, le 20 août 1896.

Nous laissons alors sur notre droite l'entrée du Lyngenfjord, qui s'enfonce profondément au milieu de massifs neigeux, et nous nous trouvons un moment en pleine mer, avant d'atteindre le petit port de Loppen. Tandis qu'à gauche s'étend l'immensité de l'Océan glacial, à droite, à l'entrée de Kvenangfjord, s'élèvent, sur la presqu'île d'Alnas-Njarga, les sommets des Kvenangstinder, couverts de neige, et le beau glacier du Jökelfjeld, qui descend jusqu'à la mer, en donnant naissance à une cascade.

Au delà de Loppen, nous quittons encore une fois la côte, laissant derrière nous l'île de Silden, formée par la jonction de deux fiords, et le bateau, se dirigeant vers la grande île de Sorö, dont les côtes semblent des dents de scie, va faire une nouvelle escale à Hasvik. Suivant le Sorösund, et laissant à droite les îles de Stjernö et de Seiland, nous

sommes maintenant dans les eaux du Finmark, et l'île de Kvalö, avec le port d'Hammerfest, apparaît devant nous.

Le détroit de Strömmen sépare cette dernière île de celle de Seiland, et grâce à un promontoire, la passe se trouve réduite en un endroit à une largeur d'un kilomètre à peine, endroit dont profitent les rennes pour traverser à la nage d'une île à l'autre.

Six jours et cinq nuits se sont exactement écoulés depuis notre départ de Trondhjem, au moment où nous débarquons à Hammerfest. Au retour, à part quelques modifications, nous devions repasser par les mêmes points, mais avec un horaire différent de celui de l'aller, circonstance qui favorisait notre voyage, en nous permettant de voir de jour, ce qui avait pu nous échapper pendant la nuit.

Situé par 70° 40' 11" de latitude Nord et 21° 25' 16" de longitude Est du méridien de Paris, Hammerfest offre cette particularité d'être la ville la plus septentrionale du monde entier, situation qui lui vaut la faveur d'avoir, pendant l'été, un jour qui dure deux mois et demi — du 13 mai au 30 juillet, le soleil ne se couche pas à Hammerfest, — et pendant l'hiver, une nuit de neuf semaines — du 18 novembre au 23 janvier.

Point n'est point besoin pour le voyageur de s'y enquérir de l'industrie locale ; son odorat l'aura vite renseigné. Il se dégage, en effet, des nombreuses fabriques d'huile de foie de morue, que possède Hammerfest, une odeur *suis generis* facilement reconnaissable.

La ville, entièrement construite en bois, compte environ 2.000 habitants et repose au fond d'une petite baie, terminée par le cap Fuglnæs. Sur ce cap s'élève une petite colonne, surmontée d'une sphère en bronze, dont l'inscription rappelle les études faites en cet endroit sur le calcul des méridiens par de nombreux savants. C'est aussi sur ce cap que Sabine exécuta ses mémorables expériences du pendule. En avant de cette colonne, on a élevé un phare, éteint pendant l'été, mais allumé sans relâche pendant l'hiver, ce qui fait compensation.

Hammerfest est dominé au Sud, le long de la mer, par le Tyven, dont l'ascension s'impose, pour peu que l'on ait le désir de jeter un coup d'œil sur les vastes glaciers des îles Seiland et Sorö, et sur l'Océan glacial. La neige est éternelle à une très faible hauteur sous cette latitude, car nous en rencontrons d'assez grandes quantités en montant

au Tyven, haut seulement, cependant, d'à peine 400 mètres. Dans le voisinage, nous nous mêlons à de grands troupeaux de rennes, que notre approche ne semble nullement effaroucher.

Près de la ville, sur une cascade à laquelle elle emprunte sa force motrice, on trouve — heureuse application du progrès ! — une usine électrique, destinée à éclairer la grande nuit d'hiver d'Hammerfest.

D'après notre itinéraire, nous devions doubler le cap Nord, et pousser jusqu'à Vadsö, point terminus du paquebot, sur la côte Est de la Norwège, dans le Varangerfjord. Une occasion nous fit modifier notre route, et un heureux hasard nous permit d'aller jusqu'au Spitzberg. La traversée, d'Hammerfest, demande environ six jours aller et retour, six jours pendant lesquels nous nous ennuyons quelque peu, tout dépaysés que nous sommes au milieu de l'immensité de l'Océan glacial. Le changement est grand avec la navigation de ces derniers jours, à travers les rochers et les montagnes disséminées sur les îles et les découpures de la côte du Nordland !

Environ à 235 milles marins d'Hammerfest, soit à peu près aux deux tiers de la traversée, nous rencontrons en pleine mer l'île des Ours, dont le paquebot vient longer la côte occidentale. Isolée au milieu de l'Océan glacial, cette île est bordée çà et là de rochers abrupts couverts de mousse, et tandis que leur pied est sans cesse battu par les flots, autour de leurs nombreuses pointes voltigent des nuées d'oiseaux appartenant à la faune polaire, seuls habitants de cette île déserte, que domine, à l'extrémité sud-est, le mont de la Désolation.

Peu après avoir perdu de vue l'île des Ours, nous commençons à apercevoir la côte du Spitzberg, qui graduellement grandit et se fait plus précise. Le paquebot atteint le cap Sud, à l'extrémité d'un îlot, et remonte le long de la côte ouest, creusée de plusieurs baies : le Horn-Sund, le Bell-Sund, qui se divise en deux : la baie de Van Keulen et celle de Van Mijens, et le fiord de glace, le plus grand et le plus imposant du Spitzberg. Sa rive sud est plate — les montagnes se trouvant plus loin dans les terres — et présente trois petites baies : Green Harbour, Coal Bay et Advent Bay, mais sa rive nord, au contraire, est couverte de montagnes qui tombent à pic dans la mer, comme dans les fiords de la Norwège.

C'est d'abord, à l'entrée de la baie, le mont de l'Homme-Mort — un nom gai ! — et, se reliant à lui, les imposants glaciers du Safe-Haven, continués tout le long de la côte par une chaîne de montagnes aux pentes rapides, et dont les sommets, très réguliers et couverts de neige, semblent pour la plupart des cônes, que l'on aurait tous tronqués à la même hauteur. Plus loin, on aperçoit des pics, d'où le nom de « Spitzberg » (montagnes pointues), qui lui a été donné par Barentz et Cornélius, explorateurs hollandais auxquels on attribue généralement, mais à tort, sa découverte. Celle-ci est due, en effet, à l'Anglais Willoughby, en 1553, tandis que la visite de Barentz et Cornélius date de 1595.

Le long de ces sombres pentes de granit se détache, par places, comme des marbrures, l'éclatante blancheur de grandes plaques de neige, et la lumière solaire, jouant dans ce décor, en varie sans cesse les reflets et la beauté.

La côte ouest est également très montagneuse, mais ses sommets présentent plus de variété et de découpures. La neige, cependant, y est moins fréquente, à cause du voisinage du Gulf-Stream, qui vient mourir le long de cette côte.

Complètement inhabité, le Spitzberg possède une faune des plus réduites : outre de nombreux oiseaux polaires, on y rencontre des rennes et des renards bleus, que l'on vient y chasser en été. Pendant cette dernière saison, le soleil reste pendant quatre mois au-dessus de l'horizon, tandis qu'en hiver, le Spitzberg repose, enveloppé dans une nuit d'égale durée, mais que viennent cependant éclairer de fréquentes aurores boréales. L'été y est très court, mais très chaud, et la moyenne de la température y est de — 8° centigrades. Jadis, à l'époque miocène, le climat du Spitzberg était plus tempéré, et le pays était couvert de forêts de tilleuls et de tulipiers, dont il reste encore des fossiles que l'on découvre assez aisément. Que les temps sont changés ! Aujourd'hui, la végétation s'y compose de mousses, de lichens, de quelques variétés de fougères, de petites plantes à fleurs multicolores, et ne s'élève guère dans les montagnes.

L'impression que l'on ressent au Spitzberg est une impression de tristesse, et on ne peut se défendre d'une profonde mélancolie, devant ce pays désert et sauvage, imposant par sa solitude morne, perdu là,

sans vie, au milieu de l'Océan glacial, comme le premier échelon à gravir pour atteindre le pôle.

C'est de là, en effet, que sont partis — combien pour ne plus y revenir ! — nombre d'explorateurs, dont le dernier fut le suédois Andrée, qui s'enleva dans son ballon, avec ses courageux compagnons, le 11 juillet 1897, de l'île des Danois, petite île située au nord de la côte ouest du Spitzberg, et dont l'extrémité nord atteint 79° 78' 57" de latitude.

Honneur à tous ces vaillants, partis à la conquête de l'inconnu, pour arracher à la création les mystères qu'elle cache encore ; honneur à ceux qui ont succombé dans l'accomplissement de cette lourde tâche, et qui reposent, loin des leurs, loin de leur patrie, sous l'épais linceul des neiges arctiques !... Puissent leurs noms, à tous, rester également célèbres, et ne pas tomber dans l'oubli, au jour où la chance, secondant l'héroïsme de nouveaux explorateurs, leur permettra d'atteindre le but, et d'ajouter une page nouvelle au livre de la Science !...

On va aujourd'hui très aisément et très confortablement au Spitzberg. De Hammerfest, la Compagnie norwégienne « Vesteraalens-Dampskibs-Selskab » organise un service pendant les mois de juillet et août, et a même fait construire un petit hôtel en bois dans l'Advent-Bay. Ce service a ceci de bon : c'est qu'il permet de séjourner huit jours au Spitzberg, car il y a un départ dans chaque sens toutes les semaines ; il a cela de mauvais : c'est de réclamer des voyageurs un prix exorbitant. La traversée coûte, en effet, 360 kröner, soit plus de 500 francs ! Pour le double, il serait en tous points préférable de profiter de l'un des deux voyages annuels organisés par la Hamburg-Amerika-Linie, sur un de ses superbes paquebots, voyages qui, partant de Hambourg, permettent de visiter toute la côte norwégienne, depuis Stavanger jusqu'au cap Nord et le Spitzberg, le tout en vingt et un ou vingt-deux jours, et dans des conditions parfaites sous tous rapports.

J'avoue que le soleil de minuit n'eut pas le don d'exciter outre mesure notre enthousiasme, mais il est vrai que le brouillard, assez fréquent dans ces parages, nous empêcha de jouir complètement de son aspect, et ne nous laissa que faiblement percevoir son grand disque rouge et le reflet empourpré qu'il met sur l'Océan. C'est, certes

un spectacle très étrange, mais qui, je pense, perdra beaucoup de son attrait pour tous ceux qui, comme c'était notre cas, auront déjà eu l'occasion de contempler un beau clair de lune ou un coucher de soleil sur la mer. Peut-être, pourtant, vu par un temps favorable, le soleil de minuit est-il réellement digne de la réputation qu'on lui a faite! Mais il faut pouvoir l'admirer dans toute sa splendeur... et c'est une rare, trop rare éventualité...

Nous voici devant le cap Nord, point extrême de l'île Magerö, à 23° 40' 30" de longitude Est du méridien de Paris. C'est un grand rocher noir, haut de 300 mètres, tombant à pic dans la mer. Au sommet, on a érigé deux colonnes en souvenir des voyages du roi Oscar II, en 1873, et de l'empereur d'Allemagne, Guillaume II, en 1891.

On accorde couramment au cap Nord le privilège d'être le point le plus septentrional de l'Europe, et c'est pour cette raison qu'on lui a donné ce nom. Rien n'est plus inexact. Le point le plus au nord de l'Europe est la pointe de Nordkyn, située à l'est du cap Nord, à l'extrémité de la presqu'île de Kjorgosh-Njarg. Pour s'en rendre compte, il suffit de prendre un planisphère exact du pôle arctique, et en prenant le pôle pour centre, de décrire une circonférence touchant l'extrémité du Nordkyn. Le cap Nord restera légèrement en dehors de cette circonférence, qui figurera le 71° 60' 00" de latitude, tandis que le cap Nord n'atteint que le 71° 10' 40". La différence est faible, mais suffisante pour établir que le privilège accordé, même par de nombreux auteurs d'ouvrages géographiques, au cap Nord, doit être reporté au promontoire de Nordkyn, auquel seul on peut équitablement appliquer les vers de Régnard, car c'est bien là le point « ubi defuit orbis ».

Du cap Nord à Hammerfest, le paquebot dépasse les Stappene, groupe de quatre petits îlots, dont chacun est dominé par des rochers en formes d'aiguilles, et s'engage dans le Rofsösund, laissant à droite les îles Hjelmsö et Roffsö, et à gauche, le Sneefjord et la presqu'île de Maasö. Toute cette extrémité de la côte du Nordland est totalement désolée ; la végétation y est presque nulle, représentée seulement par quelques plaques de mousses le long des rochers. C'est la nature froide et morte des régions arctiques, et seules des bandes innombrables d'oiseaux de mer, logés dans les fissures de la côte, et des baleines qui

prennent tranquillement leurs ébats, apportent un semblant de vie à cette solitude.

Le trajet d'Hammerfest aux îles Lofoten ne diffère guère, quel que soit le sens dans lequel on le parcoure. La principale déviation de notre retour fut de remonter tout le Vestfiord en suivant les Lofoten, et en touchant à leurs principaux ports : Risvär, Brettnesnäs, Skraaven, Svolvär, Kabelvaag, Hopen, Henningsvär, Stamsund, Balstad, Sund, Reine et Moskenäs, dont la pêche est, pour ainsi dire, la seule raison d'être.

Le cabotage le long de la côte sud de cet archipel constitua indéniablement la partie la plus grandiose de notre voyage. Ce serait pure présomption que de prétendre décrire l'imposante beauté de ces îles; lorsqu'on a admiré l'inoubliable spectacle de leur nature sauvage, on sent que les mots sont trop faibles pour traduire la profonde impression éprouvée à leur aspect.

Séparées entre elles par des passes étroites et tortueuses, les îles qui composent l'archipel des Lofoten sont bordées de rocs élevés, aux cimes très découpées, tombant à pic dans la mer, qui vient, sans relâche, y briser ses flots. Aussi, de loin, se croirait-on en face d'une chaîne ininterrompue de rochers, qui méritent ainsi le nom qu'on leur a donné de « rempart des Lofoten ».

Notre paquebot semble une vulgaire coquille de noix en passant au pied de cette manifestation imposante de la création, et la beauté de la nature est encore accentuée par les reflets que prennent la couleur bleue de la mer et les rayons solaires, venant se jouer, en de jolis effets de lumière, au milieu des découpures sans fin, qui morcellent les côtes. Lorsque la nuit descend, enveloppant de son voile ce merveilleux décor, l'aspect en devient tout autre, et on ne peut pas se défendre d'être saisi par sa sévérité.

L'admiration reste muette devant de telles splendeurs et, si l'œil peut n'en point conserver tous les détails, on ne saurait du moins oublier l'impression qu'elles ont fait ressentir. Aussi lés îles Lofoten restent-elles, parmi tous mes souvenirs de voyage, comme la plus saisissante vision des œuvres de la nature qu'il m'ait été donné de contempler.

Les Lofoten, irréprochablement alignées par ordre de grandeur, forment, en se détachant de la côte norwégienne, le Vestfjord, qui est en

réalité plutôt un golfe qu'un fiord à proprement parler. Les tempêtes y sont fréquentes et terribles, d'autant plus terribles qu'elles arrivent toujours « sans crier gare ». Aussi, tout en complétant bien cette nature sauvage, constituent-elles un danger incessant pour les pêcheurs des Lofoten, auxquelles elles jouent de bien méchants tours.

Dans tout le Nordland, les deux seules industries sont le commerce des bois du Nord et les pêcheries ; les principales pêches sont celles de la baleine, du hareng et de la morue, à côté desquelles il en est encore quelques autres, car toute cette côte est très poissonneuse. Le gouvernement norwégien ne cesse de les encourager et de les faciliter. C'est ainsi qu'il a fait établir tout le long de la partie de la côte la plus fréquentée par les harengs, un câble et des stations télégraphiques ; les bancs de harengs se déplaçant en effet avec une très grande rapidité, il importait de pouvoir prévenir en temps d'un port à un autre de leur passage.

Comme le commerce des bois n'existe pas au Lofoten, pour une bonne raison, c'est qu'il n'y a pas d'arbres, ou à peu près, la pêche y est d'autant plus développée, principalement celle de la morue.

Cette pêche se pratique pendant l'hiver, de décembre à avril, et plus de 25.000 pêcheurs, venus de tous côtés, surtout du Finmark, s'y livrent tous les ans, sur les bancs qui bordent les îles. Il arrive parfois, lorsque les barques sont au large, qu'une tempête s'élève subitement, leur coupant toute retraite vers les Lofoten. Fuyant alors devant la bourrasque, les pêcheurs tentent d'aller aborder en Norwège. Mais le Vestfjord est large, et bon nombre de barques chavirent en route. Le cas est même tellement fréquent qu'il est prévu, et la quille de la plupart de ces barques est munie d'anneaux pour aider les pêcheurs à s'y maintenir. Quand il n'y a pas d'anneaux, ils ont alors recours à un autre moyen : c'est de planter solidement les grands couteaux qui leur servent à couper les morues, dans la coque des barques, afin de s'en servir comme de poignées. Si la tempête dure peu, le moyen est quelquefois salutaire, mais c'est là, malheureusement, l'exception ; souvent les hommes, exténués, finissent par lâcher prise et disparaissent dans les flots... et lorsque les barques vides reviennent s'échouer à la côte, on peut compter le nombre des victimes d'après la quantité de couteaux enfoncés dans les coques...

Les survivants — ces pêches étant très productives — retournent chez eux, heureux d'avoir, pendant ces quelques mois, amassé un petit pécule, et l'année suivante, sans souci du danger, ils reviennent, jusqu'à ce que la mer les prenne, recommencer leur rude métier... Pauvres gens !...

Outre les tempêtes, il faut redouter dans ces parages le Moskenström, courant violent qui passe à l'extrémité de l'île de Moskenäsö.

C'est par cette dernière île que le paquebot quitte les Lofoten, pour traverser l'ouverture du Vestfjord et regagner la côte norwégienne, en touchant à Bodö.

Deux jours et demi plus tard, nous contournions le Kjeungen et le bateau rentrait dans le majestueux fiord de Trondhjem, où nous débarquions enfin, dix-sept jours environ après en être partis, encore tout impressionnés des splendeurs du Nordland. Le beau temps nous avait assez favorisés — ce dont il convient de se féliciter, quand on voyage dans ces parages — et nous avions parcouru à peu près 2.250 milles marins (environ 4.200 kilomètres).

Ayant lu depuis notre voyage quelques ouvrages sur la Scandinavie, j'ai pu voir que les géologues sont loin d'être d'accord sur la formation des fiords. Certains d'entre eux n'admettent pas qu'un affaissement du sol se soit produit aux premiers âges du monde, le long de la côte norwégienne, permettant ainsi à la mer d'envahir les vallées du versant nord-ouest du plateau montagneux, qui sépare la Suède de la Norwège.

Mon ami Chierichetti et moi, n'ayant pas de prétentions aux connaissances géologiques, ne saurions discuter théoriquement les diverses opinions. Mais, au cours de notre voyage, nous étions d'accord pour penser, sur nos impressions personnelles, que les fiords s'étaient formés comme je viens de le dire. En tous cas, si cette opinion n'est pas la bonne, elle a au moins le mérite d'être très figurative. Les fiords, en effet, donnent complètement l'illusion de vallées et de gorges envahies par les eaux, et cette illusion est si complète, qu'il nous semble bien difficile d'admettre que ce ne soit pas l'expression de la réalité.





VII

De Trondhjem à Christiania.

Christiania

Laissant de côté les fiords de la côte ouest et sud de la Norwège, ainsi que Bergen, Molde, etc., nous gagnons directement Christiania par la voie ferrée.

La lenteur et la pénurie des trains est, en Norwège, encore plus accentuée qu'en Suède. Ainsi, entre Trondhjem et Christiania, il n'y a que deux trains par vingt-quatre heures, dans chaque sens. L'un est omnibus, et quel omnibus ! Qu'on en juge : Partant de Christiana à 9 h. 18' du matin — pourquoi justement 9 h. 18', puisque la ligne est si peu fréquentée ? — il arrive à Tönset à 11 h. 9' du soir, mettant ainsi 13 heures 51 minutes pour parcourir 347 kilomètres, soit une moyenne de 25 kilomètres à l'heure. A Tönset, arrêt jusqu'à 6 h. 5' du matin, sans doute pour laisser reposer la machine. En tous cas, il faut croire que ce repos ne lui suffit pas, car, faisant la mauvaise tête, elle repart encore plus lentement qu'elle n'est venue, à une allure de 18 kilomètres 720 mètres à l'heure, pour arriver tranquillement (oh ! combien) à 5 h. 33' du soir, à Trondhjem. Le trajet total, qui est de 562 kilomètres, a ainsi duré 32 heures 15 minutes, soit une moyenne à l'heure de 17 kilom. 400 mètres. Un autre train fait dans les mêmes conditions le trajet inverse.

Heureusement pour nous qu'il existe, pendant l'été seulement, un express (?) dans chaque sens. Partant à 7 heures du soir de Trondhjem, il arrive le lendemain à midi 18' à Christiania. C'est évidemment

beaucoup mieux, puisque cela ne fait plus que 17 h. 18' pour tout le trajet, soit une moyenne proche de 32 kilom. 500 mètres à l'heure, mais c'est encore bien loin de la marche de nos grands rapides... et en France, nous nous plaignons, tandis qu'en Norwège, tout le monde est satisfait. Heureux pays ! — pas la France, l'autre.

A noter aussi, puisque je parle des chemins de fer scandinaves, qu'en Norwège comme en Suède et au Danemark, c'est le contraire de chez nous. Tous les trains ont des deuxièmes et troisièmes classes, mais tous n'ont pas de premières.

Nous quittons donc Trondhjem, munis d'abondantes provisions, malgré les couteaux et fourchettes entrelacés qui figurent, en grand nombre, sur le « Communicationer », pour indiquer les gares pourvues d'un buffet. Par exemple, notre nourriture continue à pécher par la base, je veux dire le pain. Il y en a pourtant de nombreuses variétés en Scandinavie, depuis ces pains longs, à section carrée, faits d'une sorte de pâte brune dans la composition de laquelle entre de l'anis, jusqu'à ces galettes rondes, plates et dures, percées d'un trou à leur centre, permettant de les enfiler sur des bâtons pour les conserver. Mais aucun n'est de notre goût, et faute de mieux, nous nous contentons d'une sorte de pain bis, dont nous nous évertuons à tailler des tranches aussi fines que possible.

Notre dîner terminé, nous nous allongeons sur les coussins en crin, dont on recouvre avec sollicitude les banquettes en bois des troisièmes, pour la nuit, et nous nous endormons consciencieusement.

Réveillés au petit jour, nous voyons le train s'arrêter peu après dans la pittoresque vallée du Glommen, dont la voie suit longtemps le cours, et qu'elle quitte brusquement à Everum pour se diriger sur Hamar. Il fait passablement froid, et cette nuit, que nous venons de passer en chemin de fer, nous a complètement gelés. Aussi profitons-nous de cette dernière station pour aller mettre nos bagages dans un confortable compartiment de première classe, nous proposant de les rejoindre au départ du train. Il y a, dans les premières classes norwégiennes, une carafe d'eau et des verres, maintenus dans une étagère *ad hoc*, mais nous préférons nous rendre au buffet dans l'intention d'y prendre un grog réconfortant.

Seulement, en Scandinavie, la vente de l'alcool est le monopole

exclusif des nombreuses sociétés de tempérance, et celles-ci n'accordent qu'à quelques établissements sûrs le droit d'en débiter. Les buffets ne rentrant pas dans cette catégorie, nous devons nous contenter de café avec pain et beurre, que nous commandons en norwégien, pour mettre à profit les quelques phrases indispensables, que nous commencions à pouvoir prononcer : « *Giv os Kaffe og Bröd med Smör* ».

Hamar est situé au milieu d'un joli paysage, sur le bord du grand lac Mjösen, dont on a la vue de la gare, et dont la voie traverse, un peu plus loin, une des nombreuses baies, sur un remblai, pour en suivre la rive, après avoir passé Espen.

Tranquillement installés sur les coussins en velours bleu de notre compartiment de première classe, — où nous sommes si bien que nous aurions eu tort de nous gêner, — nous suivons de l'œil cette partie du trajet qui est superbe. Le lac Mjösen s'étend sous nous, et nous le traversons sur un joli pont métallique, long de 365 mètres, dont on a la vue peu de temps avant, juste au point où le Vormen, belle et large rivière, quitte ce lac pour aller retrouver le Glommen. Le pays change alors d'aspect et devient triste et monotone, tandis qu'au loin on aperçoit les massifs montagneux, qui ferment l'horizon. Nous passons Lilleström, et le train repart pour ne plus s'arrêter qu'à Christiania.

Christiania est la plus petite des trois capitales scandinaves, et c'est aussi la moins belle. Mais il faut dire qu'elle a eu à subir nombre de vicissitudes, et a été fréquemment éprouvée par de grands incendies, depuis sa fondation, sur l'emplacement d'une plus ancienne cité, en 1624, par le roi Christian IV de Danemark, qui lui donna son nom.

Le pittoresque Christianiafjord, au fond duquel elle s'élève, en fait un port superbe, bien abrité, et donne à ses environs un cachet tout particulier.

Comme Stockholm, Christiania possède deux musées ethnographiques très intéressants. Le premier, attenant à l'Université, renferme des collections géologiques et minéralogiques et des costumes scandinaves et lapons. L'autre est le musée d'antiquités du Nord, remontant aux premiers temps par ses galeries de bibelots des âges de pierre, de fer, de bronze, etc. Il renferme aussi des bijoux, parures, armes, vêtements, etc., de différentes époques, très bien classés, et surtout une collection des plus remarquables de vieilles sculptures sur

bois, provenant d'anciennes églises scandinaves. Aussi la visite de ce musée est-elle à la fois des plus instructives et des plus intéressantes.

Mais, en dehors de ces musées, il est à Christiania une curiosité d'histoire rétrospective, probablement unique au monde. Ce sont deux barques de Vikings, dont l'une, trouvée en 1880, enfouie dans le sol à Gogstad, localité située jadis au bord du Sandefjord, aujourd'hui au milieu des terres, est à peu près intacte. L'autre, découverte en 1867 près de Thune, sur l'embouchure du Glommen, est, au contraire, toute en débris. La première, la plus curieuse, par conséquent, mesure



Norwégienne.

20 mètres sous la quille et 30 mètres 80, du haut de l'étrave au haut de l'étambot, fortement relevés tous deux, et sa largeur maxima atteint 5 mètres 10. De chaque côté du bordage sont ménagées des échancrures destinées à recevoir les rames, et dans le flanc, à tribord arrière, est disposé le gouvernail, fait d'une sorte de grande palette. Au centre de cette grande barque est planté le mât, lequel recevait une voile trapézoïdale, qui ne devait guère aider les rameurs que par vent arrière. Au pied du mât se trouve une sorte de petit appartement, dit « chambre funéraire » ; c'est là qu'on déposait les cadavres des Vikings, avec leurs armes, leurs parures et leurs trésors.

Ces barques, qui remontent aux pirates Northmans, sont, par conséquent, antérieures à l'an mil de notre ère, et, en ma qualité de Nor-

mand, il m'était particulièrement intéressant d'avoir sous les yeux un si beau spécimen de ces barques, sur lesquelles mes pères, — les Northmans, — quittant les rives de la Scandinavie, étaient venus, avec le norwégien Rollon à leur tête, remonter la Seine, s'emparer de Rouen, et conquérir une partie de la Neustrie, qui, donnée à ce chef par Charles le Simple, en 911, au traité de Saint-Clair-sur-Epte, devint la Northmannie et, plus tard, la Normandie.

Ces deux barques sont abritées chacune sous une cabane en bois, dans le jardin de la Bibliothèque.

Christiania possède encore un musée de beaux-arts, peinture et sculpture, mais nous ne faisons que le traverser rapidement. A signaler cependant, entre autres toiles de l'école française, un tableau représentant « Étretat par temps de pluie », signé du maître Claude Monet.

La partie la plus animée de la capitale norwégienne est la rue Carl Johans, bordée d'un côté de beaux magasins, et de l'autre de promenades verdoyantes, au milieu desquelles s'élève, en face de l'Université, le National-Theater, théâtre principal, — en construction lors de notre voyage, — et dominée à une autre extrémité par le château royal, édifice d'une simplicité sévère, entouré d'un beau parc. A droite de ce château, également sur la hauteur, se trouve un autre parc, celui de Saint-Hanshaugen, encadrant le réservoir de la ville, dont une tour offre une vue splendide sur Christiania, le fiord et les environs.

Ayant terminé notre visite par un tour en bateau sur le fiord et le port, nous reprenons, à 11 heures et quart, le soir même de notre arrivée, le train pour Trollhättan.





VIII

De Christiania à Hannover.

Trollhättan. — Götheborg

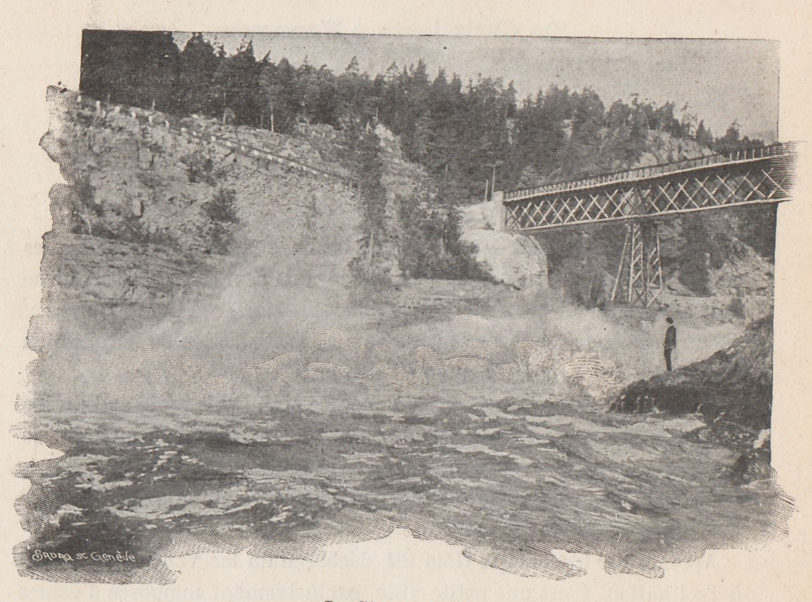
Nous avions pris goût — mais un peu tard — aux luxueux coussins des premières classes, et nous avions décidé d'en user, d'en abuser même « jusqu'à ce qu'on nous dît quelque chose ». Mais, cette nuit-là encore, aucun inspecteur ne passa et nous eûmes la satisfaction de dormir bien tranquillement, sinon du sommeil des justes.

Au petit jour, nous arrivons à Venersborg, à l'extrémité sud du lac Vener, le plus grand de la Scandinavie. Sa superficie est, en effet, de 6.300 kilomètres carrés, soit plus de onze fois celle du lac de Genève. C'est d'ailleurs une sorte de mer intérieure, communiquant avec le lac Vetter par le canal de Gothie.

Après avoir traversé le Göta Elf, décharge du lac Vener, nous voici à Trollhättan. C'est une petite ville, exclusivement composée d'usines et de fabriques, avec leurs logements ouvriers, établies sur les rives du Göta Elf, qui forme, à cet endroit, toute une série de chutes. A vrai dire, ce sont plutôt des rapides que des chutes, car leur longueur atteint 1.500 mètres, avec une différence de niveau de 35 mètres. La masse d'eau, qui bondit en tourbillons impétueux, resserrée entre des rochers, est d'un spectacle magnifique, malheureusement atténué au point de vue du pittoresque par le voisinage des fabriques, venues chercher là le profit d'une force motrice naturelle. La puissance des chutes a été évaluée à 225.000 chevaux, et la civilisation n'a eu garde de laisser cette puissance improductive. Mais, heureusement pour le coup d'œil,

la rive droite du Göta Elf est formée de hauts rochers, tombant à pic au milieu des tourbillons, et de ce côté, il n'était pas possible d'établir d'usines. Le pittoresque et le progrès y ont donc chacun leur part, et tout est pour le mieux.

Parmi les nombreuses chutes, celle de Toppö, séparée en deux par l'île du même nom, est la plus importante, avec le rapide de Stampes-



Le Stampeström.

tröm qui, s'élançant avec fracas, disparaît sous les nuages d'écume qu'il soulève. Au-dessus de ce dernier, on a jeté une élégante passerelle métallique, permettant de bien jouir de la vue d'ensemble des chutes qui, de cet endroit, offrent un aspect des plus saisissants, les rochers de la rive droite et leurs cimes couronnées de forêts de sapins leur fournissant un pittoresque décor.

Je m'aventure, avec mille précautions, sur une pointe de rochers humides et glissants jusqu'au bord même du Stampeström, et l'ami

Chierichetti profite de ma présence en cet endroit, pour augmenter notre collection d'instantanés.

Vu de près, ce rapide est terrifiant. Dans un fracas assourdissant, le torrent bondit en vagues impétueuses qui, se heurtant avec violence sur les rochers, se brisent et soulèvent un nuage épais de poussière d'eau, tandis que le remous vient tourbillonner sur les bords, en de vastes volutes verdâtres, formées par le contre-courant. Le spectacle est d'une effrayante beauté et je ne regagne la rive qu'après l'avoir longuement contemplé, mais en prenant encore plus de précautions que tout à l'heure, car je ne peux penser sans effroi à ce qu'il adviendrait de moi, emporté dans ce gouffre.

Les usines qui tirent leur prospérité des chutes de Trollhättan sont principalement des fabriques de papier, mais il y a aussi une fabrique de celluloïd, une laminerie et même des ateliers de construction de locomotives.

Outre le grandiose spectacle des chutes, Trollhättan force encore l'admiration par la hardiesse de conception de son canal, le Berg Kanal, ou canal de la Montagne, ainsi nommé à cause de l'altitude à laquelle on l'a creusé. C'est une œuvre gigantesque que celle qui fut entreprise là, pour relier Göteborg au lac Vener. Le problème était d'éviter les rapides du Göta Elf; on y a réussi en accomplissant une des plus belles œuvres d'art qui se puisse voir. Rien de plus étrange que le spectacle des bateaux suivant ce canal et passant au-dessus de nos têtes, le long du flanc de la montagne, après avoir franchi une série d'écluses merveilleusement agencées. Le but cherché a été atteint et annuellement plus de 6.000 bateaux empruntent le Berg Kanal, source de la prospérité du commerce et de l'industrie dans toute cette région.

Il est des canaux qui n'ont attaché leur nom à l'histoire que comme un souvenir néfaste... le Berg Kanal a fait moins de bruit, mais accomplit chaque jour de la bonne besogne, équitablement productive. Cela vaut mieux pour la grandeur, tant physique que morale, d'un pays...

Encore tout abasourdis par le bruit des chutes et émerveillés par leur beauté, nous gagnons Götheborg, notre dernier arrêt en Scandinavie.

Après Stockholm, Götheborg est la seconde ville de la Suède, et son commerce et son industrie accroissent sans cesse son développement. Son port, à l'embouchure du Göta Elf, est des plus sûrs, et sa production industrielle trouve de nombreux débouchés dans les lignes de chemin de fer qui y aboutissent. C'est, en un mot, une ville très florissante.

Mais, au point de vue monumental, Götheborg n'est pas en rapport avec l'extension que lui a donnée la prospérité de ses affaires. Le centre de la ville, cependant, a grand air, mais surtout par son ampleur, plutôt que par la valeur de ses monuments. Là, traversent les rues Södra Hamngatan et Norra Hamngatan, séparées dans toute leur longueur par le Hamn Kanal, et reliées entre elles par de nombreux ponts. D'un côté s'étend la place Gustave-Adolphe, fondateur de la ville en 1619, où s'élèvent, entre la statue de ce dernier, la Bourse et l'Hôtel de Ville, et, en face, se dresse l'église Tyskan.

Mais, ce qu'il ne faut pas manquer de voir à Götheborg, c'est le Kungspark, et surtout le jardin de la Société d'horticulture (Trädgarden). Ce sont tous deux de fort jolis parcs, contigus, situés en bordure de la riante promenade de Nya Alleen. Le Trädgarden est particulièrement remarquable, tant par sa beauté naturelle que par ses vastes serres, qui renferment d'intéressantes collections de plantes exotiques : palmiers, orchidées, etc. C'est, l'après-midi, le rendez-vous de la jeunesse de Götheborg, et le soir, celui de la société qui vient y entendre les concerts donnés en plein air, ou dans la salle du superbe restaurant qu'on y a édifié.

Dans la soirée, nous quittons Götheborg, dont l'importance est à peu près celle du Havre, et maintenant commence pour nous un voyage ininterrompu de trente heures, jusqu'à Hambourg, tantôt en bateau, tantôt en chemin de fer.

Au petit jour, le lendemain matin, nous arrivons à Malmö, par un épais brouillard qui nous transperce et nous glace, et, quittant la Suède, le paquebot nous emmène vers Copenhague, sifflant sans cesse à cause de la brume. De nombreuses barques de pêche nous répondent par le son rauque de leurs cornets à bouquin.

Enfin, nous débarquons à Copenhague, et peu après, nous roulons de nouveau à travers l'île de Seeland. A Korsör, le bateau pour Kiel

nous attendait, et nous laissons la terre danoise, emportés vers l'Allemagne.

Hambourg nous retint encore deux jours, ce qui n'est pas trop pour visiter cette superbe ville, le grand port commercial allemand, d'autant plus même que nous en distrayons un après-midi pour aller à Friedricksruhe, résidence de Bismarck.

Le plus tranquillement du monde, nous entrons dans le parc où s'élève son château, en longeant la rivière qui vient y former un étang, et nous nous trouvons bientôt devant la façade, que nous examinons à notre aise, cachés derrière un buisson. C'est un grand bâtiment régulier, en pierre blanche, froid et austère comme celui qui l'habite, et précédé d'une grande terrasse qui s'élève à la hauteur du premier étage.

Nous prenons quelques photos et continuons à attendre, dans l'espoir de voir le maître de céans. Grâce au ciel, notre attente ne fut pas vaine. En effet, soudain une porte s'ouvre sur la terrasse et Bismarck paraît, ayant à ses côtés deux ou trois autres personnes. Il vient s'asseoir au soleil, bien enveloppé d'un long pardessus, et nous restons bouche bée, sans oser dire un mot, à le contempler. Nous sommes à une centaine de mètres de lui, mais néanmoins, nous le voyons suffisamment bien. Il est tout à fait semblable à ses portraits, et d'ailleurs cela n'a rien que de très naturel, car les traits sont durs et fortement accusés, par conséquent faciles à fixer.

Satisfaits de ne pas être venus pour rien, nous reprenons lentement notre chemin et regagnons la route, en poussant un soupir de soulagement. Certes, nous n'étions pas venus dans l'intention de nous introduire ainsi dans le parc du château de Friedricksruhe, et seule, la tentation du moment nous fit agir, avec cette audace et cette irréflexion qu'aujourd'hui, tout en écrivant ces lignes, je m'étonne d'avoir pu avoir. Si jamais nous nous étions fait pincer, cela eût été plutôt grave, mais « audentes fortuna juvat » !

Rentrés à Hambourg, nous visitons successivement le port, le bassin de l'Alster, les musées, l'Hôtel de Ville, le jardin botanique et zoologique, justement célèbre, et nous y prenons toute une collection d'instantanés, notamment des lions magnifiques qui y sont renfermés. Enfin, pour la dernière fois nous montons en wagon, et tout en rou-

lant vers Hannover, nous épiloguons sur notre voyage qui s'achève, nous en remémorant avec enthousiasme les principales phases.

Nous sommes bien tous deux quelque peu fatigués, car, certes, nous ne nous sommes pas ménagés, mais la lassitude disparaît devant notre joie d'avoir aussi heureusement satisfait notre idéal.

Il y avait quarante jours que nous étions partis, et pendant ce temps, nous avions parcouru, sur terre aussi bien que sur mer, un itinéraire d'environ 8.300 kilomètres, que l'on peut sans exagération porter à 8.500, en comptant les excursions faites à pied, et qui se décomposent comme suit :

Hannover-Kiel	290	kilomètres.
Kiel-Korsör	140	—
Korsör-Copenhague	111	—
Copenhague-Elseneur	84	—
Copenhague-Malmö	30	—
Malmö-Jönköping	311	—
Jönköping-Norrköping	193	—
Norrköping-Eskiltuna-Stockholm	225	—
Stockholm-Vaxholm	40	—
Stockholm-Upsala	80	—
Upsala-Trondhjem	788	—
Trondhjem au Lerfos	16	—
Trondhjem au Spitzberg	4.200	—
Trondhjem-Christiania	562	—
Chistiania-Trollhättan-Malmö	655	—
Malmö-Hannover	571	—
	8.296	kilomètres.

Tel fut notre voyage à travers la Scandinavie, voyage accompli dans des conditions d'économie, de manque de confortable et de fatigue telles, que certainement ni l'un ni l'autre ne voudrions l'entreprendre de nouveau aujourd'hui, sans le modifier fortement, sous ce rapport, du moins. Mais nous étions alors pleins d'ardeur et d'enthousiasme,

heureux de nous sentir la bride sur le cou, et désireux d'en profiter. Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons que nous féliciter de l'avoir entrepris et de l'avoir mené à bonne fin, car ce voyage restera pour nous un inoubliable souvenir de jeunesse.

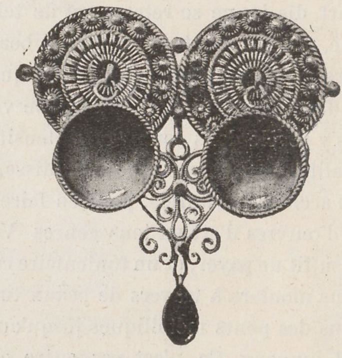
Épris de grand air et admirateurs de la nature, c'est surtout vers les beautés naturelles que nous poussait notre curiosité, et, connaissant déjà la Suisse, le Hartz et la mer, nous ne pensions pas, en entreprenant ce voyage, qu'il nous procurerait tant de sensations nouvelles. Mais la Scandinavie a un caractère bien particulier et bien distinctif : c'est, venant s'allier au spectacle de la mer, l'aspect sans cesse varié de ses sites grandioses et sauvages ; c'est le merveilleux décor de ses rochers, de ses sommets neigeux et de ses glaciers, hérissant les îles et les rives tortueuses des fiords.

Nulle part ailleurs, ni dans les pays de montagnes que je viens de citer, ni dans la Sierra Nevada, que j'ai eu aussi l'occasion de parcourir, nulle part, dis-je, ne se retrouvent de telles splendeurs, et la Suisse elle-même, malgré pourtant ses réelles beautés, n'atteint pas à la grandeur impressionnante des paysages arctiques du Nordland.

Et puis, en Scandinavie, ce qui plaît à qui aime vraiment la nature, c'est que celle-ci s'y révèle dans toute son intensité, je dirai même dans toute sa brutalité, au contraire de la Suisse, dont on semble vouloir utiliser les accidents naturels, pour en faire une sorte d'exposition en plein air d'œuvres d'art en tous genres. Veut-on y escalader une montagne ? Il suffit de payer, et un funiculaire confortable, dernier cri du progrès, vous montera à travers de beaux tunnels en pierre de taille, et par-desssus des ponts métalliques jusqu'au sommet, où vous trouverez un hôtel luxueux. Ce n'est pas autre chose que l'exploitation de la nature, en même temps que celle du voyageur. Il reste cependant encore de belles ascensions à faire en Suisse, mais comme le métier est bon, on projette d'établir de nouveaux funiculaires pour atteindre les sommets les plus renommés. Actuellement, il est question du Mont-Pilate et de la Jungfrau ; après, ce sera probablement le tour du Mont-Blanc ! La civilisation atténue trop le pittoresque de la Suisse... et voilà pourquoi je préfère la Norwège, par exemple, parce que là, au moins, le progrès n'est pas encore venu mettre sa note, toujours discordante au milieu de l'originalité de la nature.

Puisse notre luxe et tous ses raffinements modernes respecter longtemps encore la belle et pure Scandinavie ! Puisse cette merveilleuse côte de l'Atlantique et de l'Océan glacial conserver intègres, dans leur originalité primitive, et sans que la main de l'homme tente de les déformer, ces grandioses splendeurs, dont garde à jamais celui qui a eu le bonheur de les contempler, d'ineffaçables impressions !...

Le Havre, décembre 1900.



Broche norwégienne.



TABLE DES MATIÈRES



IMPRIMERIE A.-G. LEMALE, HAVRE

